SULL' ABBORDO dei piroscafi SICILIA ed ERCOLANO

DIFESA

DEL

CAPITANO ED ARMATORE DEL SICILIA

CONTRO

IL CAPITANO ED ARMATORE DELL'ERCOLANO

NEL GIUDIZIO PENALE

PENDENTE

Innanti la Gran Corte di Messina

PALERMO
TIPOGRAFIA DI BERNARDO VIRZI'
Dirimpetto S. Francesco

1858

INTRODUZIONE

Molto si è parlato, molto si è scritto per la causa dell' abbordo de' due piroscafi Sicilia ed Ercolano pendente innanti la Gran Corte criminale di Messina; ma in mezzo alla lotta di opinioni sincere e di polemiche appassionate, in mezzo all' attrito di giudizi coscienziosi e di prevenzioni suggerite, la verità delle condizioni di quel funesto avvenimento è stata non poco alterata e quindi la pubblica opinione ha dovuto risentire tutta la difficoltà di una libera pronunziazione.

È questo il destino de' processi che trattano di grandi casi e di grandi interessi; ivi la verità non si raccoglie che a forza di stenti e col favore del tempo, avvegnachè alle difficoltà naturali che si presentano all'umano criterio per giudicare sopra circostanze di alta appreziazione, si associano sempre le mille difficoltà di artifizio create dalla passione delle parti.

Vero si è che la causa dell' investimento di che si tratta è stata sotto istruzione per ben tre anni; ma quando si considera la gravità dell'avvenimento, l' impossibilità di assodare un ingenere ingojato ne' vortici

delle onde, la difficoltà di verificare le circostanze nautiche di uno scontro successo in alto mare nell'oscurità della notte e tra vapori celerissimi nel corso; quando si considerano gli ostacoli naturali della lontananza de' luoghi e della diversità delle nazioni che difficultano il ricapito delle testimonianze degli esteri; quando infine si considera la importanza delle conseguenze civili che vi si attaccano, si potrà senza meno asseverare che quel tempo impiegato nella istruzione del processo non è stato abbastanza sufficiente per comprendere nel suo spazio le vaste proporzioni di quella causa.

Ma la provvidenza che veglia sempre sulle umane vicissitudini ha di già aperto nel corso del giudizio delle grandi vie per l'accertamento della verità e vi ha acceso de' fuochi luminosi per guida della intelligenza e della giustizia.

Gravissime sono le conseguenze di questa lite, non tanto per la penalità a carico del Capitano colpevole che è di lieve portata, quanto per gli effetti civili del risarcimento de' danni che sono di positiva considerazione. Però la condizione delle parti non è uguale in faccia alle conseguenze: Miceli ed il suo armatore litigano per acquistare, Carson ed il suo armatore per non perdere; quelli perdendo non sarebbero costretti ad alcun risarcimento, questi all'incontro potrebbero soggiacere a grande risponsabilità.

Quantunque a valenti ingegni del foro messinese (1) sieno state affidate le sorti dell'amministrazione del vapore Sicilia, pure io non poteva astenermi dall'impegno in cui mi posero le convenienze, non ostante la pochezza della mia mente, a scrivere una memoria per questa causa gravissima.

Io mi posi sott'occhi il voluminoso processo redatto in Genova in Napoli ed in Messina; ne estrassi i fatti semplici non controversi per formolare la esposizione storica delle circostanze dell'urto; segui il movimento e lo sviluppo degli atti estragiudiziali che vi tenner dietro; con-

(1) Sono difensori del vapore Sicilia gli egregi Avvocati Signori D. Silvestro Piccardi, D. Francesco Saja e D. Giuseppe Sterio.—I loro nomi sono un elogio del foro di Messina.

siderai lo stato del processo redatto in Messina e lo sottoposi ad una rivista critica ; indi portandomi sul campo della pubblica discussione ne rilevai gli elementi gia consumati del carico e del discarico e misurandone i rapporti di credibilità e di valore coi metodi più rigorosi della logica, ne dedussi le risultanze indeclinabili della imputabilità e della risponsabilità.

Posso ingannarmi ! Ma non posso tacere esser mia profonda convinzione che la negligenza del Capitano dell' Ercolano fu la vera causa di quella orrenda sciagura !

I.

Esposizione storica delle circostanze dell'abbordo — Approdo del vapore Sicilia nel porto di Genova.

Nel 24 aprile 1854 ad ora 1 $\frac{1}{2}$ p. m. usciva dal porto di Marsiglia con destinazione per Genova il battello a vapore denominato Sicilia di proprietà del signor Salvatore De Pace q. Luigi da Palermo, sotto il comando del Capitano Giovanni Carson suddito inglese, con ventisei persone di equipaggio e con diversi passeggieri e mercanzie.

Il vapore Sicilia (è detto nel testimoniale di Carson) scorreva la costa a pochissima distanza per evitare il grosso mare di fuori con vento fresco del 4° quadrante e diriggeva per passare tra l'isole di Hyeres e Costa-ferma, ove vi pervenne alle ore 5. Alle ore 7 era con Capo Lardier; il vento di molto calmato, e faceva rotta pel fanale di Capo Garaupe. — Alle ore 11 $\frac{1}{2}$ era giunto tra detto Capo Garaupe e Villafranca a sette miglia distante dal primo, navigando per NE. 17°, E. del compasso.

Nel giorno stesso alle ore 2 $\frac{1}{2}$ p. m. partiva da Genova in direzione per Marsiglia il battello a vapore Ercolano di proprietà della Compagnia Napolitana, sotto il comando del Capitan Francesco Miceli suddito regio, con 34 individui di equipaggio, con 50 passeggieri e con carico.

Il vapore Ercolano (è scritto nel testimoniale di Miceli) all'uscire dal porto di Genova faceva rotta per SO. $^1/_4$ $^1/_2$ O. scorretto. Alle ore 8 era giunto a' paraggi di porto Maurizio e faceva rotta per O. SO. Alle ore 10 si accostò una mezza quarta alla dritta dirigendo la rotta per O. $^1/_2$ $^1/_4$ SO.

Era profonda la notte; tutto era silenzio sopra i due vapori; i più dormivano di un sonno che lì a poco doveva rompersi in faccia agli orrori di una terribile catastrofe e tra costoro vi eran quelli che doveano svegliarsi un momento per addormentarsi nel sonno eterno della morte!

A questo punto la storia dell'avvenimento comincia a rendersi incerta; ciascuno de' due comandanti descrive a suo modo la situazione delle circostanze di fatto ed i rispettivi testimoniali divergono con differenza notabilissima dal principio dell'avvistamento sino all'urto dei vapori. Ma per essersi fedele alla storia io penso che in tal congiuntura non vi sia altro espediente che esporre lacconicamente per ora la maniera diversa di vedere di ciascuno de' due Capitani per valutarne a suo luogo la rispettiva importanza giuridica.

Carson assicura nel suo testimoniale che *alle ore 11 $^1/_2$ essendo di guardia in coverta avvistò un lume bianco alla dritta delle sartie di trinchetto; poco dopo osservò un lume verde e si assicurò essere un vapore che veniva con rotta opposta scorrendo due parallelle distanti due miglia circa come si stimava. Non essendo possibile un incontro ei credè giusto di proseguire colla stessa rotta: ma dopo pochi minuti visto che quel vapore avea cambiato di rotta osservandogli il lume rosso e non il verde, ed essendo molto vicino e non potendo più prendere la dritta ordinò di accostare a sinistra; ma in questo intervallo vedendolo quasi attraversato sotto la prora, diede tosto ordine di fermare la macchina, di indietreggiare; ma disgraziatamente.....*

Mi fermo qui; la penna mal si regge a descrivere il resto: ma se è d'uopo dir tutto, io lo farò appresso una volta sola; è assai doloroso mostrare più volte la stessa scena di sangue!

Giova intanto sentire Miceli — *Alle ore 11 ¾* (ei dice nel suo testimoniale) *le guardie di prora avvistarono un lume che restava di prora un pò sulla sinistra e ne diedero parte al pilota di guardia Salvatore Scarpati, il quale lo comunicò al Capitano.* (Ma era costui in coverta?) *Si riconobbe da' fanali laterali essere un piroscafo che restava per il rombo opposto; quindi si seguitò a correre la stessa rotta appoggiando sulla dritta. Però avvicinandosi più i lumi colla certezza di essere un piroscafo si prese la dritta in modo tale da presentargli la posticcia del lato sinistro ove è situato il fanale rosso, sperandosi che anche il Capitano del detto piroscafo avesse preso la sua dritta come era di dovere: ma le sue manovre furono tutte contrarie, per cui si verificò l'avvicinamento ed immediatamente venne a tagliare il piroscafo Ercolano dalla parte della sinistra presso l'albero di maestra con tale violenza che lo divise in due parti separate, colando a fondo pria la poppa e poi la prora nello spazio di tre minuti....*

Ma buono Dio! come mai è possibile verificarsi un incontro tra due vapori percorrenti sopra un rombo opposto, quando uno di essi volge sulla sua dritta e l'altro continua a seguire sulla stessa rotta? Bisogna rinunziare ad ogni principio di senso comune per potere ammettere simili paradossi!

Perdonate o Signori, Io già mi accorgo essermi distaccato da' confini della storia per scendere avanti tempo nel campo delle osservazioni; la penna senza volerlo ha tradito il mio proponimento, giacchè l'annunzio stesso d'una circostanza anomala inverosimile impossibile strappa dalla bocca una risposta spontanea.

Ma pria di lasciare questo campo, poichè vi sono entrato, permettetemi pure ch'io vi ponga sott'occhi una circostanza di fatto interessantissima che ci metta in mano la chiave di tutto il segreto dell'avvenimento e che ci spiega senza sforzi di dimostrazione da quale parte stia il torto di questo luttuoso episodio marittimo.

Si può ritenere come fatto assicurato in processo, non ostante la negativa della difesa contraria, che Miceli dal momento dell'avvistamento

de' due vapori in sino allo scontro non fu mai in coverta al suo posto; egli al pari di tutti gli altri era preda del sonno abbandonando la guardia che spettava al suo turno.

Ma chi ci assicura una tal circostanza?

Domandatelo all' inglese Samuel Sampson che in quell' ora fatale trovavasi sulla coverta dell' Ercolano a fumare un sicaro; egli all'avvistamento del vapore Sicilia chiamava: Capitano! Capitano! ma costui non rispondeva perchè non era in coverta (1); un sol uomo, a suo dire, stava al suo posto, era costui il timoniere (2).

Domandatelo a Clarys che stando sulla coverta dell'Ercolano non vide nessuno dell'equipaggio attento alla guardia (3).

Domandatelo a Robert Peel che nella sua prima dichiarazione affermò che sull'Ercolano non vi erano nè Capitano nè marinari attenti al servizio del bordo (4).

Domandatelo ai camerieri del Sicilia Pitini e Parisi e vi diranno che essi intesero colle loro orecchie un rimprovero acerbo fatto da Miceli al suo pilota dopo il naufragio: « Ah Salvatore mi hai tradito » (5).

Domandatelo nuovamente a Peel e vi ripeterà l'estragiudiziale di quel rimprovero di Miceli, inteso per la bocca di un cameriere del Sicilia nel giorno stesso del naufragio.

Domandatelo ancora ai marinari del Sicilia, domandatelo a tutto il mondo e vi diranno che Miceli fu salvato dal naufragio in calzonetti e camicia, senz' abiti senza scarpe come suol giacere sul letto l'uomo abbandonato al sonno (6).

Ecco tutto rivelato a luce chiara; la negligenza di Miceli produsse quel sinistro avvenimento; se egli non si lasciava vincere dal sonno,

(1) Vedi lettera originale di Sampson.
(2) Vedi deposizione di Sampson fatta in Nizza Vol. 1. del processo.
(3) Vedi deposizione di Clarys fatta in Genova Vol. 1.
(4) Vedi deposizione di Peel fatta in Genova Vol. 1.
(5) Vol. 3° e 4°.
(6) Verbale di pub. diss. 3. seduta.

forse lo scontro non sarebbe avvenuto. Però Miceli ha compreso che quella negligenza lo rendeva responsabile agli occhi de' suoi armatori; preferì dichiararsi autore delle false manovre del suo sostituto e di giustificarle, anzichè cadere nella responsabilità materiale.

Ma si confida assai male chi mentisce!

Già siamo all'ultimo atto di questa dolorosa tragedia; l'urto de' piroscafi si è verificato; l'Ercolano più debole del Sicilia rimane la vittima; in pochi minuti se ne cola a fondo pria la poppa e poi la prora tra l'ululato tremendo della gente che miseramente affogava. In mezzo a questa scena di lutto una sola barchetta con quattro persone distaccata per azzardo dal vapore Ercolano scampava dall' orrendo periglio (1).

La sventura toccava il suo colmo: ma la Provvidenza volle frenarne gli eccessi permettendo che l'altro vapore desse un pronto soccorso ai naufraghi. — Quattro imbarcazioni del vapore Sicilia furon tosto calate in mare; percorsero in vari sensi e per ben quattro volte il teatro del dolore e raccolsero a grandi stenti quanti individui poteron vedere dibattentisi nelle onde tra la vita e la morte. A capo di una ricerca di circa tre ore terminata dall' insuccesso stesso degli sforzi, tra ottantaquattro naufraghi se ne salvarono quarantanove e tra questi il Capitano Miceli col di lui figlio.

Prodigioso istinto del genio dell' umanità che nelle grandi catastrofi e ne' pericoli ispira all' uomo un sentimento generoso di abnegazione alla propria vita per accorrere alla salvezza di quella del simile!

Eppure chi il crederia? Dopo tanta magnanimità del Cap. Carson in quella occorrenza addimostrata, la malvagità di taluno pagò la gratitudine col vile prezzo della maldicenza e della calunnia. Vi fu chi disse

(1) I due limonieri Alacca, lasciato il timone, pensarono alla propria salvazione: calarono in mare una lancia dell' Ercolano e vi si posero dentro — Samuel Sampson li seguì sbalzando di salto, ed il marinaro Joemi li raggiunse a mare. — Questa lancia con due remi nello spazio di ore 2 e ½ giunse in Antibo, ove dal Console di S. M. Siciliana furon raccolti i loro costituti.

e fece scrivere in qualche giornale di Genova che Cap. Carson si mostrò inumano e crudele in quei supremi momenti in onta alla universale disapprovazione e questa voce infamante, cui la imponenza stessa delle cose naturalmente poteva smentire, questa stessa voce è divenuta oggi un capo di accusa contro Carson!

La dimane di quella notte funesta il vapore Sicilia entrava nel porto di Genova tra lo stupore di quella popolazione attonita per la notizia di tanto disastro.

II.

Iniziazione degli atti processuali di Genova — Estragiudiziale di Napoli — Stabilimento del magistrato competente per giudicare dell'avvenimento.

All' arrivo in Genova del vapore Sicilia le autorità consolari commerciali e criminali, ciascuna per la parte che la riguardava, cominciarono a raccogliere le pruove generiche e specifiche di quell'infausto accaduto.

I due Comandanti Carson e Miceli co' rispettivi equipaggi appuntarono presso la cancelleria del tribunale di commercio e presso il consolato di S. M. Siciliana il loro rapporto di mare. Periti furon nominati dal presidente del regio tribunale di commercio per verificare lo stato delle lesioni cagionate alla prora del vapore Sicilia a causa dello scontro. I regi consoli di Genova e di Antibo, l'assessore, il giudice del molo, l'avvocato fiscale e l' uffizio d' istruzione criminale raccolsero in un modo e in un altro le deposizioni de' passeggieri presenti a quella scena di orrore.

Grandissima era in Genova l' agitazione popolare; ciascuno ne dava il suo giudizio; chi l'uno chi l' altro de' due Capitani accusava autore dell' avvenimento; vi furono di coloro che condannarono entrambi e sopra tutto non mancarono di quei che ne incolparono il caso e l'accidente.—E di vero chi potrebbe non riconoscere nelle cose del mondo e particolarmente negli avvenimenti marittimi l'azione misteriosa dell'ac-

cidente o la forza irresistibile di un caso che spesso sorpassa le vedute dell'umana intelligenza?

È tempo oramai riprendere le fila del processo per correrví dietro senz'altra diversione.

Il regio Tribunale di Genova in presenza degli atti compilati considerando che l'abbordo de' due piroscafi siciliani avvenne in alto mare fuori la giurisdizione territoriale di quello Stato, con deliberazione del 4 maggio 1834 dichiarava la sua incompetenza. — Richiamati gli atti dal Real Governo delle due Sicilie, tosto i due comandanti Carson e Miceli co' rispettivi equipaggi si presentarono in Napoli. — Il Ministro di Guerra e Marina giudicò opportuno raccogliere un'estragiudiziale del luttuoso avvenimento, delegandone il carico al Capitano di Vascello Sig. Michele D' Urso. — Durante l' estragiudiziale gli equipaggi de' due vapori co' rispettivi comandanti vennero assicurati in quartieri militari, onde deporre innanti quell'uffiziale di Marina.

Fin qui tutto era passato in Genova ed in Napoli per organo di autorità incompetenti. — Ma ben tosto il Real Governo rimetteva alle due Corti Supreme di Napoli e di Palermo il giudizio di scelta per la destinazione del magistrato competente. — La Corte Suprema di Napoli avvisava appartenere la causa alla gran Corte criminale di Napoli: la Corte Suprema di Palermo si dichiarava per la gran Corte criminale di Palermo. — S. M. il Re con sovrano rescritto degli 11 dicembre 1834. decidendo tra gli opposti pareri la quistione di scelta, delegò la gran Corte civile di Messina facente funzione penale a giudicare la causa dei vapori.

Eccoci dunque in Messina in questa bella città commerciante, ad assistere alle fasi giudiziarie di una causa sì celebre.

III.

Sviluppo del processo di Messina — Sue parti principali — Esame critico degli atti processuali.

Presentati alla Corte penale di Messina i due volumi di atti estragiudiziali raccolti in Genova ed in Napoli, il Procuratore generale di allora sig. Jannelli stimò opportuno formolare a 27 febbraro 1855 la sua requisitoria contro i due Capitani Carson e Miceli accusandoli in collettivo di reati di omicidi involontari per disaccortezza e negligenza e di danni e guasti previsti dagli articoli 345 e 450 leggi penali.

La Corte però con deliberazione del 23 aprile 1855 non ravvisando negli atti raccolti una istruzione nel senso di legge, ordinò ripetersi gli atti ripetibili e procedersi a tutt' altro accertamento del vero. L'ex-presidente sig. Majolino si fece istruttore del processo ed in tre anni furon compilati tre volumi di atti che formano il nuovo processo della causa.

Tutti gli atti del processo possono dividersi in quattro parti principali ossia serie: gli interrogatori de' Capitani; le dichiarazioni degli equipaggi ; le deposizioni de' testimoni; le perizie. — È pregio del lavoro sotto i rapporti di tempo e di metodo associare di tratto in tratto alla esposizione storica, le osservazioni.

Prima serie.

La prima serie riguarda gl'interrogatori degli imputati Capitani dei due vapori.

L'interrogatorio di Carson non fa che ripetere il testimoniale di Genova, ma con più dettagli e schiarimenti; egli spiega e fa toccar con mani che i due vapori al primo loro avvistamento si trovavano in posizione parallella e non già di rombo opposto come pretende il suo avversario (1).

(1) I dettagli delle manovre eseguite da Carson sono questi: — Avvistato in distanza il lume bianco sulla dritta del Sicilia gli sembrò un legno a vela e quindi per la più li-

L'interrogatorio di Miceli è fondato anche sul testimoniale di Genova, ma volendosi fare una cosa bizzarra quanto inutile si pensò da lui far seguire quell'interrogatorio di una moltiplicità di figure geometriche fondate sopra dati arbitrari e preparati da lui. A questo ammasso di puerilità diede il titolo di *dimostrazione matematico-scientifica*: e quel ch'è più si nominarono dall'istruttore periti di mare per verificarne la esattezza.

Non vale la pena parlar di proposito di questo lavoro arbitrario; lo stesso Procuratore generale nel suo atto di accusa non ne volle riconoscere la importanza legale e voi vedrete nella quarta serie come le famose ipotesi scientifiche di Miceli vengono distrutte dalla scienza e dal calcolo (1).

Seconda serie.

La seconda serie del processo riguarda le dichiarazioni degli equipaggi rispettivi.

L'equipaggio del vapore Sicilia ch'era di guardia col Capitano si componeva dal nostromo Pietro Corvaja, da' timonieri Gaetano Spanò e Francesco Saverio Schiazzano e dal marinaro di prora Giuseppe Caravella.

Corvaja e Spanò non sono stati intesi in Messina; costoro avean deposto in Genova ed in Napoli che durante le manovre di avvistamento erano occupati a levare la cenere dalle caldaje e quindi non conoscono nulla delle condizioni dell'abbordo.—Però il nostromo Corvaja al tocco

bera navigazione dello stesso ordinò accostare $1/2$ quarta alla sinistra.—Scoverto dopo il lume verde, giudicò essere un vapore che scorreva il parallelo di un miglio, e quindi ordinò al timoniere rimettersi in via cioè sul rombo primitivo.—Visto più tardi il lume rosso, giudicò che gli attraversava la prora e quindi non potendo voltare sulla dritta si piegò a sinistra.

(1) I dettagli che presenta l'interrogatorio di Miceli riguardo alle manovre sono questi:—Avvistato il lume del Sicilia Miceli ordinò accostare $1/2$ quarta alla dritta e tosto fece via.—Avvistati tutti tre i lumi fece accostare ancora a dritta e fece via; indi altra uguale manovra sulla dritta e via.—Finalmente in prossimità dei lumi ordinò *tunno* alla *dritta* senza il *via*.

della campana mosso da curiosità si affacciò per guardare il lume scoverto e si rimise al lavoro giudicando secondo la posizione dei legni che non vi era timore di scontro.

Schiazzano depone che egli *trovavasi di osservazione al timone e verso le ore 11 ½ la guardia di prora Giuseppe Caravella avvistò un lume alla dritta: avvertito il Capitano e verificato il lume toccò due colpi di campana e si girò il timone mezza quarta a sinistra. Frattanto l'Ercolano volgeva alla sua destra verso terra e ne avveniva un'angolo formato da' due vapori e quindi l'incontro. Ciò avvertito a 2 o 3 colpi di bastimento il Capitano Carson diede ordine di volgere a sinistra, anzi si unì a me a girare la sbarra del timone e nello stesso tempo diede ordine fermare la macchina; ma questa disposizione non valse ad impedire l'urto poichè il Sicilia era slanciato.*

Fu domandato dall'istruttore analogamente ed il testimone rispose: *Se l'Ercolano avesse navigato nella nostra linea in modo da incontrarci prora a prora, allora avrei preso la mia dritta; ma siccome secondo dice il Capitano Carson il vapore Ercolano fu osservato nella nostra dritta, io allora in tal posizione avrei preso la nostra sinistra, come ordinò il Capitano di prendersi.*

Si tornò a domandare dall'istruttore analogamente ed il testimone rispose: *Io non ricordo di aver manifestato al colonnello d'Urso che per parte del Sicilia in quell'incontro si avrebbe dovuto accostare tunno alla dritta, o almeno fermare la macchina per accertarsi de' movimenti dell'Ercolano: nè poteva dirlo: solo ho dato la risposta uniforme a quanto ho a lei dichiarato.*

Ma perchè furon fatte al testimone tutte queste domande? È facile il comprenderlo. Nella estragiudiziale compilata in Napoli il timoniere Schiazzano figura di aver detto che il suo Capitano fece male a non volgere sulla dritta come praticò l'Ercolano.—Da qui la necessita di domandare degli schiarimenti al testimone e da qui la buona fede di

lui nello smentire processualmente una proposizione ch' egli non avea profferita (1).

Ecco i vantaggi morali che il tempo e le forme giuridiche spesso assicurano alla verità ed alla giustizia!

Finalmente Caravella il marinaro addetto alla guardia di prua depone le circostanze dell'avvistamento in questi termini: *Verso le ore 11 ½ o più vidi da lungi un lume sulla nostra dritta, esso era bianco. Avvertì il Capitano ed egli con due tocchi di campana ordinò si volgesse a sinistra. Non saprei precisamente quanto il timoniere abbia accostato; ma progredendo nel cammino mi avvidi di un lume verde. Quindi scoprì un lume rosso ; ma pochi minuti dopo il nostro vapore investì l' Ercolano.*

La testimonianza di Caravella non lascia alcun dubbio sulla verità assunta da Carson, cioè che i vapori si avvistarono in linea parallella ciascuno alla dritta dell' altro e che l'ostinato volgere a dritta dell'Ercolano produsse senza meno l'incontro. Il linguaggio del Caravella è il più naturale , poichè è quello che parla a' sensi ; egli col gioco dei lumi colorati spiega l'enigma di questo infausto avvenimento.

Si sa che per consuetudine adottata da tutte le marine oggi ridotta a legge da talune nazioni in via di regolamenti marittimi , i vapori siano di guerra siano di commercio portano in tempo di notte tre lumi; uno a luce bianca piazzato all'albero di trinchetto che suol vedersi da lontano perchè più alto degli altri; il secondo a luce verde nella posticcia del lato dritto del bastimento ed il terzo a luce rossa nella posticcia del lato sinistro.

Ora è senza dubbio che dal modo di vedere questi lumi se ne induce la diversa posizione del rombo navigante del piroscafo. — Difatti se il vapore presenta tutti tre i lumi in prospettiva della visuale dell' altro

(1) È singolare come Miceli in una sua memoria passata nel giudizio di sottoposizione ad accusa si fa scudo delle parole del timoniere Schiazzano per riversare la colpa sopra Carson. — E che ? forse Miceli non conosceva la solenne smentita fatta da lui in processo ? — Ebbene aspettiamo la pubblica discussione per convincerlo meglio.

bastimento, in tal caso è indubitato che il piroscafo si trova in posizione di rombo opposto all'altro ed allora per evitare l'abbordo quella è la regola di volgere ciascuno sulla propria dritta. Se il piroscafo fa vedere il solo lume verde, è segno che esso percorre un rombo parallello a quello dell'altro legno guardandosi rispettivamente alla dritta, ed allora ciascuno continuando sulla propria rotta non vi è luogo d' incontro. Se poi il vapore presenta in vista il lume rosso, si giudica che esso passa sul rombo parallello a sinistra dell' altro e come sopra ciascuno continuerà la propria rotta senza timore d' investimento.

Queste sono le tre posizioni principali che possono assumere due vapori in avvistamento; ve ne sono altre tre secondarie che si tralasciano perchè non fanno al caso (1).

Dopo questi preliminari è facile intendere il linguaggio del Caravella. Egli dopo la scoverta del lume bianco che è sempre primo a vedersi osservò il lume verde alla dritta del Sicilia, ciò importa che l'Ercolano scorreva sopra un rombo parallello al lato dritto del vapore Sicilia. Dopo il verde scoprì il lume rosso dell'Ercolano, ciò importa che quel legno cangiò direzione manovrando sulla sua dritta in modo da tagliare la rotta del vapore Sicilia.

Or dall'anzidetto ne sorge chiaro quanto la luce del sole, che i vapori trovavansi naturalmente piazzati sopra linee parallelle e che il volgimento dell' Ercolano sulla sua dritta tagliò a mezzo la rotta del Sicilia e generò l'incontro.

Tutti gli altri individui dell' equipaggio del Sicilia eran franchi di guardia e quindi non videro le circostanze dello scontro. Deposero solamente in modo uniforme tutti gli sforzi fatti da loro e dal Capitano Carson per la salvazione de' naufraghi: e fu al certo una gara d'eroismo così disinteressato che strappò a tutti una lagrima di tenerezza e di riconoscenza.

L'altro equipaggio del vapore Ercolano che era o meglio che dovea

(1) Vedi regolamenti per la notturna navigazione de' battelli a vapore pubblicati in Napoli a 1 maggio 1853.

esser di guardia in quell' ora, si componeva oltre al Capitano dal pilota Salvatore Scarpato, dal nostromo Luigi Ruggiero, da' marinari Francesco Argento e Sebastiano San Filippo e da' timonieri Sebastiano e Giuseppe Alacca. Costoro figurano tutti attenti al servizio sulla coverta del bordo e con una sorprendente coincidenza di espressioni e di parole, figlia di un accordo preventivo, così descrivono le circostanze di quell'avvenimento.

Verso le ore 11 ½ la guardia di prora Francesco Argento avvisò un lume distante che restava un pò sulla sinistra: tosto ne fu dato avviso al pilota Salvatore Scarpati , il quale lo comunicò al Capitano. Costui diede ordine di accostare una quarta sulla dritta, quale ordine fu recato al timoniere dal marinaro Sebastiano San Filippo e tosto eseguito. Avvertiva il Capitano che il legno che veniva di contro era un vapore avendo scoverto i due lumi di fianco e quindi dispose che il pilota stasse attento alla campana. Avvicinandosi quel vapore il Capitano fece toccare colla campana segno di dritta e poi quello di via; quindi di nuovo replicò lo stesso ordine di dritta e poi di via; nè riuscendo a fare avvertito il vapore che veniva di contro, quantunque il nostro gli avesse mostrato la posticcia ove sta il lume rosso, il Capitano replicò per la terza volta l'ordine di dritta; ma a nulla valsero questi ordini a tempo dati e precisamente eseguiti, perchè quel vapore che era il Sicilia ci fu di sopra e tagliò in mezzo il nostro nella direzione dell'albero di maestra.

Ecco la formola comune della deposizione dell'equipaggio dell' Ercolano. — Ma non si arresta qui la faccenda. — Delle domande identiche son fatte dall' istruttore del processo ed a queste come rime obbligate tengon dietro unisone risposte così concepite:

L' Ercolano navigava a distanza della terra da 4 a 5 miglia verso il Capo delle Mele; da 6 a 7 miglia verso i fanali di Antibo e Villafranca. — La velocità dell'Ercolano era da circa 10 miglia pe ora. — L' Ercolano scoprì il lume bianco del Sicilia a circa 7 miglia , i lumi colorati a circa 4 miglia. — Dall'avvistamento del lume del Sicilia allo scontro passarono circa 12 minuti. — Gli uffiziali e mari-

nari di guardia stanno avvolti in cappotti e di notte non possono riconoscersi, anzi appena possono vedersi a breve distanza.

Ma che? non hanno essi compreso questi testimoni che quando si vuol congiurare contro la verità, la logica trova sempre i mezzi per smentirli? E voi lo vedrete a suo luogo.

Terza serie.

La terza serie degli atti processuali comprende le deposizioni dei passeggieri.

Questa parte del processo sarebbe stata la più importante; ma sventuratamente dessa è monca, perchè molti passaggieri mancano a sentirsi ed altri han dato deposizioni legalmente irrecettibili.

Fra tutti i passeggieri il più interessante per la giustizia era l'inglese Samuel Sampson che trovavasi in coverta dell' Ercolano presente a tutte le fasi dell'accaduto.—Costui depose in Antibo innanti il Console di S. M. Siciliana che egli all'avvistamento del vapore Sicilia non vide sulla coverta dell'Ercolano che il solo timoniere stare al suo posto. Costui in Parigi fece pubblicare nel giornale il Galignani del 10 maggio 1854 un rapporto dell' accaduto, nel quale si dimostrò essere la colpa imputabile alla negligenza del Capitano Miceli. Costui da Parigi scrisse una lettera in data del 6 maggio diretta al sig. Alfonso Condamin da Marsiglia, colla quale descrivendo i dettagli dell' investimento assicurò di aver veduto co' propri occhi il lume blù (verde) del vapore Sicilia restare sulla dritta dell'Ercolano; ciò che pruova la posizione parallella de' due vapori con tanta ostinazione contrastata da Miceli.

Quest' uomo adunque così informato del fatto non potè essere inteso in processo per mottivo d' irriperibilità.

Era altresì di qualche considerazione la deposizione del passaggiero sig. Filippo Clarys.—Costui avea dichiarato innanti il giudice istruttore di Genova che trovandosi seduto in coverta dell' Ercolano contro il tamburo della ruota momenti pria dell' abbordo non ebbe a vedere sul ponte alcun marinaro in attenzione, meno del solo timoniere; poteva al certo riferire qualche altra circostanza di fatto, ma perchè la di lui persona non fu riperibile nel cantone di Aspet venne ricusata la domanda per nuova ricerca nel cantone di Anset, ove potevasi riperire.

Non fu che a grandi stenti che la Regia Missione in Londra potè raccogliere in luglio 1856 una dichiarazione del passeggiero inglese signor Robert Peel racchiusa in una lettera che non presenta alcun carattere di legalità per difetto di giuramento e di autorità giudiziaria.

E di vero come mai potrebbe dirsi altrimenti? Una deposizione che non sia ricevuta dall'autorità costituita e sotto la santità del giuramento di dire la verità e nient'altro che la verità, non ha il carattere di una vera testimonianza. L'art. 3° del Real Decreto del 18 luglio 1827 e l'articolo 3° dell'altro Real Decreto del 22 dicembre 1834 relativi alla dichiarazione del testimone udito all'estero lo prescrivono solennemente.

Difatti fu per applicazione estensiva di questi principî legislativi che il Real Governo mandava indietro alle autorità genovesi la dichiarazione del testimone De Camilli, solo perchè non erasi prestato il giuramento sotto la formola di *dire la verità e nient'altro che la verità* secondo il codice delle due Sicilie; e quantunque la legge sarda, sotto la cui impressione era ricevuta la deposizione del Sig. De Camilli, non prescrivesse pel giuramento del testimone che una formola diversa; pure quelle autorità genovesi vi si prestarono per non attaccare una polemica di dritto internazionale.

Però io non voglio penetrare fin dentro in una quistione della quale può farsene di meno nella presente causa; io posso sfuggire la questione che venne agitata tra il Governo Siciliano e Piemontese relativamente al punto di dritto, se il giuramento pel testimone a sentirsi all'estero debba essere espresso sotto la formola delle leggi del luogo in cui l'atto deve valere, o dal luogo in cui l'atto viene redatto; in altri termini se la formola del giuramento è sostanziale o esteriore dell'atto per potere applicarvi o no il principio inconcusso » *locus regit actum* ».

Ma non posso ammettere che una deposizione raccolta in Inghilterra debba esser valida anche in faccia alla legge inglese senza che sia data sotto la formola del giuramento innanti l'autorità costituita.

Nessun codice al mondo dispensa un testimone dal deporre con giuramento e se una eccezione di riguardo ha fatto la legge pei soli

ambasciadori e plenipotenziari esteri, i quali possono deporre con risposte scritte, una tale eccezione non li dispensa dal giuramento di dire la verità — Il giuramento è un atto religioso col quale s' invoca Iddio a testimone della verità che si vuol deporre e sin che ha esistita società in qualunque tempo, in qualunque luogo, sotto qualunque condizione, il giuramento è stato ritenuto sempre come espressione della verità, come guarentigia della promessa, come pegno dell' onore e della fede. Il giuramento adunque è riconosciuto da tutti i popoli e da tutte le leggi; differente può essere il modo di prestarlo secondo la diversità della religione professata; ma l'atto del sentimento è identico per tutti, identica la forza morale, identico l'effetto giuridico. *Jurisiurandi religione testes priusquam perhibeant testimonium iamdudum arctari praecipimus. L. 9 et 18, C. de test.*

Ora la legge inglese riconosce il giuramento come ogni altra legge straniera, anzi voglio dire meglio di ogni altra perchè si combina col principio della lealtà che l' individuo professa. — Giura in Inghilterra il commerciante che fa la sua dichiarazione in Dogana. — Giura l'avvocato che è chiamato a certificare innanti il notaro un punto qualsiasi di dritto. — Giura il capitano che fa il suo rapporto di mare innanti le autorità commerciali. — Giura l'individuo che dichiara innanti ad arbitri circostanze litigiose. — Giura infine il testimone che è chiamato a deporre in materia penale.

Adunque Robert Peel dovea giurare: nessuna eccezione esisteva o poteva esistere per lui e la sua dichiarazione contenuta nell' informe foglio indirizzato al R. Ministro di Londra non merita tutta la confidenza di una vera deposizione.

Se poi dessa si considera nel suo fondo, è di lieve fatiga il rilevarvi delle differenze con quella prima deposizione fatta in Genova.

Difatti è così — Mentre in quella si accusa di negligenza ed oscitanza il servizio delle guardie dell'Ercolano: in questa si incolpa l'avvenimento alla negligenza del Sicilia — Mentre nella prima dichiarazione dice di non aver nulla osservato perchè trovavasi sdrajato sulla sua carrozza colla faccia rivolta alla terra: nella seconda asserisce di aver tutto ve-

duto anche i lumi del Sicilia e ne attribuisce la colpa a Cap. Carson.— Mentre in quella di Genova si rammenta un rimprovero diretto da Cap. Carson al Cap. dell'Ercolano: nell'altra di Londra non s'incarica punto di tal circostanza—Mentre in Genova depone il fatto delle parole pronunciate da Miceli » Salvatore tu mi hai tradito « spiegandone il senso a favore di C. Carson: in Londra poi si dimentica ripetere questo interessantissimo incidente.

Che resta dunque in questa terza serie del processo? Nient' altro che le deposizioni di Giovanni De Camilli, Maria Ambrosano, Angelo Ghisolfi, Giacomo Domenico Valentini e due lettere del defunto Stefano Triffiletti.

I due passaggieri De Camilli e Ghisolfi, l'uno in Genova l'altro in Costantinopoli depongono che da passaggieri del vapore Sicilia svegliati all'urto poterono osservare la condotta umana di Cap. Carson addimostrata nella salvazione de' naufraghi, il quale non si mosse dal luogo del naufragio se non quando venne assicurato che nulla rimaneva a salvare.

Ambrosano e Valentini, l'una in Arano e l'altro in Limoges depongono che da passaggieri dell'Ercolano sbalzati in mare dall' urto vennero raccolti dagli sforzi umanitari dell'equipaggio del Sicilia: ed il Valentini ancora ha deposto che se il Capitano e gli uffiziali dell'Ercolano fossero stati al loro posto, l'investimento si sarebbe evitato (1).

Finalmente a chiudere questa terza serie del processo ecco due lettere del defunto Triffiletti che scriveva da Genova giorni dopo del tristo avvenimento, uniformemente alla sua dichiarazione.

(1) Questo testimone ricorda un doloroso colloquio avuto colla principessa Spinosa. Ecco le sue parole: *All'urto balzai dal letto, salii sul ponte e là trovai la principessa Spinosa che mi disse che eravamo perduti.—Le domandai cosa era accaduta. —Non vedete dunque, mi disse, che il legno sta per sommergersi.—Io proposi alla principessa di gettarsi in mare con me offrendomi di sostenerla finchè mi bastasse la forza — Nò, mi disse, io non posso abbandonare i figli....*

Genova, 27 aprile 1854.

Sig. Salvatore De Pace q. Luigi.

» Con somma mia pena debbo farle conoscere che la notte di lu-
» nedì 24 aprile alle 11 p. m. il Sicilia nelle acque d'Antibo s'investì
» coll'Ercolano che immediatamente quest'ultimo colò a fondo. Il Cap.
» Carson in questa occasione non mancò di nulla essendo vigilante e
» manovrò secondo il buon senso ed istruzione, ma fu colpa del se-
» condo pilota dell'Ercolano che la manovra fece contro le istruzioni,
» perchè pare di avere poca esperienza e buon senso. Per mezzo del
» Sig. Astruc si sono fatte tutte le carte in regola, ma intanto in que-
» sto momento il Carson si trova preso a bordo e guardato da due
» guardie di polizia per ordine del console di Genova. Sono periti in
» quest'occasione dal bordo dell'Ercolano 36 passaggieri fra' quali molti
» personaggi distinti e 9 persone di equipaggio. La Sicilia ebbe il bon-
» presso rotto come parimente tutti quelli capi e catene al medesimo
» appartenenti e piccole botte nel lato destro. Che servale per sapersi
» regolare mentre distintamente salutandola—Firmato, S. Triffiletti.

P. S. N. 14 passaggieri e 22 dell'equipaggio compreso il Comandante
» e pilota e 2° pilota nostromo e figlio del Comandante, 3 altri mari-
» nari ed un passaggiero si salvarono colla lancia dell' Ercolano e gli
» altri colle lancie della Sicilia. »

Genova, 28 aprile 1854.

Sig. Salvatore De Pace q. Luigi.

» Jeri per mezzo del Sig. Federico Rossi col vapore Castore le ho
» dato parte della disgrazia accaduta tra i vapori Sicilia ed Ercolano;
» io non posso che lodare la condotta del Cap. Carson in questa cir-
» costanza ed ancorchè non trovavami sul ponte giacchè alle ore 10 e
» 50 minuti me ne andiedi nella mia camera a basso, nulla di meno

» posso accertarla che era sempre il Cap. Carson vigilante e come ben
» rileverà dal detto di sopra non erano che dieci minuti che ci erava-
» mo separati. Qui l'influenza del partito contrario è forte; più tardi
» verrà la perizia e se sarà imparziale come spero, vedrà chiaramente
» che la Sicilia fu investita dal vapore. Questo è quanto posso dirle
» finora e distintamente salutandola — Firmato, S. Triffiletti.

» P. S. La perizia fu a bordo e mi sembrò favorevole perchè i fatti
» sono di tutta evidenza e vantaggiosi per noi. »

Onde meglio apprezzare il valore di tal manifestazione è d'uopo conoscere la posizione morale in cui il defunto autore trovavasi allora.

Stefano Triffiletti valente capitano della marina mercantile di Palermo era pria del 1848 il Comandante più favorito de' vapori napolitani e siciliani; egli alla valentia del mestiere riuniva il tratto della galanteria, che per un Capitano di vapore è grandemente pregevole.

Nel 1854 il signor De Pace animato da un principio di patriottismo a dare una spinta alla nostra marina, propose ed effettuì la costruzione di un magnifico battello a vapore a cui diede nome di Sicilia. — La disgrazia sopravvenuta a quel vapore è pruova di un avverso destino che ci perseguita! — Ne commise l'esecuzione a Capitano Triffiletti collo scopo di affidarlo in comando allo stesso; ma per motivi estranei all'armatore, il Triffiletti non potè assumere il comando del legno. — Fu allora Carson il primo pensiero del signor De Pace, quel Carson che tanto mare avea percorso con tanti successi e favori: ma fu riserbato a questo genio di mare piangere senza colpa i tristi effetti di una disgrazia (1).

Dopo ciò potrete ben valutare la posizione morale di animo in cui dovevasi trovare l'uno rispetto all'altro e senza degradare la condizione del Triffiletti potrete al certo ritenere che nel fondo dell'animo suo la presenza di Carson dovea produrgli qualche senso di gelosia. — Eppure

(1) Carson nato in Palermo da padre inglese viaggiò lungamente sopra legni inglesi nella prima età. — Studiò la nautica, fù pilota, fu capitano di altura, ed in comando di grosse navi fece cento viaggi dell'Oceano e delle Indie.

Triffiletti giudicava della condotta di Carson in quel disgraziato accidente colla più grande lealtà; egli non poteva non riconoscere nelle manovre di lui un'esattezza marittima che lo metteva al coverto di ogni risponsabilità: e quando ne ha giudicato Triffiletti, potrà dirsi assodato il trionfo della verità!

Egli è vero che in contrario si mena avanti una dichiarazione del signor Antonino Bevacqua che rapporta un'estragiudiziale del Triffiletti defunto. — Questo testimone asserisce che parlando a caso in Palermo col Capitano Triffiletti dell' infausto successo ebbe a sentire dalla bocca di lui (sentite, sentite) che *alla vista de' lumi dell' Ercolano egli come esperto nella navigazione disse a Carson di badare alla manovra e tenersi sulla dritta come per altro dispongono i regolamenti. — Che Carson s' indispettì di tal consiglio e lo rimproverò dicendogli che stasse al suo posto da passaggiero e non badasse ad altro. — Disgustato il Triffiletti per vedere disprezzati i suoi consigli discese a basso recandosi nel suo posto ove si pose a leggere, ed era in tale attitudine quando avvenne l'urto.*

Ma la dichiarazione del sig. Bevacqua è in opposizione al fatto assodato, che Triffiletti trovavasi sotto bordo quando successe l' avvenimento e quindi gli era impossibile poter vedere la comparsa dell' Ercolano. Nè si ricorra all'espressione della seconda lettera del Triffiletti, nella quale si dice *che non erano dieci minuti che si era separato da Carson;* — Triffiletti disse nella sua lettera di aver lasciato il ponte alle ore 10 e 50 m.; ma l' urto successe alle ore 11 $^3/_4$ circa; dunque colla assenza di un' ora Triffiletti non poteva essere in posizione di vedere i lumi dell' Ercolano e di dar consigli a Carson sul modo di manovrare (1).

È poi inverosimile che quel valente marinaro nell' incolpare Carson avesse indirettamente ferito se stesso nell'opinione; avvegnachè il dirsi che Triffiletti lasciò il ponte in quella critica posizione di cose, importerebbe il conchiuderne ch'egli non seppe conoscere la gravità del pe-

(1) Vedremo in pubblica discussione come è stato assodato il fatto che Triffiletti erasi da un'ora ritirato nel suo camerino.

ricolo o che volle far succedere il danno senza badare ne anco alla propria vita.

Quarta serie.

La quarta ed ultima serie degli atti processuali comprende le perizie che hanno avuto luogo durante questa processura e sono queste esse.

Una fatta in Genova per ordine del Tribunale di Commercio sotto il giorno 10 maggio 1854 da' periti signori Felice Mattei ingegniere costruttore nella Regia Marina, Cesare Augusto regio ingegniere costruttore e Giuseppe Dodero Capitano marittimo.

Altra fatta in Messina per commessa dell'ex Presidente Majolino istruttore del processo sotto il giorno 12 agosto 1855 da' periti signori Luigi Civita, Michele Mancini, Giuseppe Chirico e Antonino Longabardi.

Altra finalmente eseguita in Messina per ordine dell' intiera Gran Corte in giugno 1857 da' periti signori Luigi Del Coral comandante del porto di Messina e Giovanni Fileti Direttore del Collegio nautico di Palermo.

Mi fermo qui, perchè una lagrima dolorosa mi cade dal ciglio al ricordo del nome di quest'uomo caro e sventurato ad un tempo. Per una fatale coincidenza io scriveva in queste pagine il suo nome, quando sentiva l'annunzio della di lui morte immatura avvenuta nel 30 aprile 1858 e non poteva riprendere la fatiga senza dare sfogo al mio dolore. Permettetemi adunque o Signori ch'io cambi per un momento il metro della mia parola, onde adempire con un cenno necrologico un sacro dovere di amicizia.

Giovanni Fileti destinato sin dalla prima età alla carriera nautica, ebbe a soffrire nel porto di New York la disgrazia di una pericolosa caduta che lo tenne infermiccio per tutta la vita.

Spinto dal genio marittimo e dalla educazione del di lui genitore, non lasciò di approfondirsi nelle scienze matematiche e nautiche: e divenne professore del Collegio nautico di Palermo: e dopo la morte del padre Direttore dello stesso.

Amantissimo del progresso scientifico riformò sotto gli auspicii del Principe di Satriano allora Luogotenente di Sicilia il metodo della nau-

tica istruzione del Collegio e zelantissimo de' successi pratici de' suoi allievi faceva vita comune con loro.

Chiarissimo per riputazione ed onestissimo per virtù vere, la Corte di Messina l'ebbe a chiamare qual perito nella causa dei vapori ed egli quantunque infermiccio vi si portava per quella naturale attrazione che avea alla scienza ed all'onore.

Da qui a poco vedremo come il Fileti seppe colla sua dotta perizia soddisfare il voto della giustizia e le esigenze della pubblica aspettazione.

Ritorno alla rassegna delle tre perizie del processo.

La perizia di Genova è di sua indole tutta generica; essa ebbe lo scopo, oggetto della commessa del Tribunale di Commercio, di verificare le traccie che ha lasciato sul vapore Sicilia l'urto coll'altro vapore l'Ercolano e di valutare la natura de' danni che ne soffriva.

I periti in ordine a' quesiti osservarono:

1° La rottura dell'albero di bonpresso pendente dal lato sinistro della prora del vapore Sicilia.

2° Una leggiera impressione sul lato sinistro del vapore prodotta dal fregamento del rotto bonpresso.

3° La perforazione di una lamina di ferro del fasciamento esterno sul lato dritto del vapore.

4° La rottura della polena, i di cui perni eran piegati sulla sinistra del vapore medesimo.

5° Lo stato inalterato del pezzo interno del bonpresso.

6° La valutazione de' danni sofferti dal vapore Sicilia per lire 2335 in collettivo.

Da queste osservazioni di fatto ne dedussero i periti la loro convinzione *che l'urto sofferto dall' Ercolano ebbe luogo in un punto compreso tra le sartie dell'albero di maestra dello stesso e che la direzione dell' asse longitudinale della Sicilia essendo venuta a passare a prora via dall'albero di maestra, l'urto prodotto dovette operarsi con una inclinazione alquanto rimarchevole rispetto all'asse longitudinale dell' Ercolano, conservando ambo i bastimenti tutt' ora una considerevole velocità di cammino.*

Io lascio per ora dal trarre da questa generica argomento favorevole per Carson; io ne troverò l'occasione nello sviluppo della seconda perizia di cui mi occupo adesso.

Questa seconda perizia del 1855 fu ordinata dall' istruttore del processo: erano stati nominati da lui tre periti per verificare le posizioni di fatto stabilite da Miceli nel suo interrogatorio, quelle famose *dimostrazioni matematiche* delle quali ho fatto cenno nella prima serie del processo.

Ebbene cosa ha pensato l'istruttore? ha associato a' tre un quarto perito e senza considerare che i primi si trovavano di già preoccupati nel giudizio per il parere affermativo dato alle figure capricciose del Miceli, ha ingiunto a loro di eseguire una relazione sul seguente tema.

» 1° Tenuti presenti i risultati materiali della perizia resa in Genova, riferiscono quale fu l'inclinazione dell'angolo longitudinale formato dalle chiglie de' due vapori nel momento dell'urto.

» 2° Indichino dove lo possono anche con figure, dalla inclinazione dell'angolo longitudinale che essi stabiliranno quale era la posizione dei vapori pria dell'urto. »

Quei periti redassero una relazione che si stenta a comprendere per le difficoltà filologiche della stesa e per la contradizione delle conseguenze coi principi ammessi. I periti nella prima parte del loro rapporto che sta di risposta al primo quesito ammettono per principio di fatto desunto dalla perizia generica fatta in Genova, che l'urto della Sicilia avvenne nella posizione del lato sinistro dell' Ercolano per diagonale verso prora ad angoli obbligui verso poppa formando colle loro chiglie due linee verticali.

Ammesso un tal principio, la conseguenza naturale e logica dovea esser quella cioè che i due vapori eran situati sopra linee parallelle l'uno alla dritta dell'altro e che l' Ercolano volgendo ostinatamente per dodici minuti sulla propria dritta venne a tagliare il rombo navigante del Sicilia, talche ne successe lo scontro.

Vero si è che secondo tal conseguenza l'urto de' vapori avrebbe dovuto verificarsi ad angolo retto formato dalla prora del Sicilia e dal

fianco sinistro dell' Ercolano, e non ad angolo acuto per come fu giudicato. Ma questo dubbio non toglie nulla all'assunto della posizione parallella, quando si pone mente alla circostanza di fatto che il Sicilia ne' momenti prossimi all' incontro deviò sulla sinistra; ciò che valse a formare l'angolo acuto in parola.

Intanto i periti conchiusero che secondo la natura del taglio i due vapori doveansi trovare in posizione di rombo opposto, e che deviando entrambi l' Ercolano sulla dritta e il Sicilia sulla sinistra vennero a formare l'angolo di incontro.

Strana conclusione è questa, perchè per ammettere un' incontro di divergenza è d' uopo necessariamente che i due vapori divergenti corrano con identica velocità di cammino e si mantengono in tutto il corso del deviamento in parità di manovre ed in identica situazione di timone: circostanze tutte difficilissime a combinarsi e che d' altronde sono smentite dal fatto. Però vogliamo essere generosi ad accogliere la conseguenza desunta de' periti, cioè che il taglio ad angolo divergente possa indurre la situazione di rombo opposto; ma noi abbiamo osservato di sopra che anche in posizione parallella deviando i vapori, l' uno prima verso dritta e l' altro dopo verso sinistra, l' incontro può verificarsi ad angolo divergente. — Dunque la conchiusione de' periti non può ammettersi in buona logica, perchè contiene una conseguenza che può esser prodotta da principi diversi e contrari.

Ma si dirà che i periti hanno spiegato il loro concetto con delle figure matematiche? Che vale tracciare una figura geometrica quando i dati sono arbitrari. I periti cominciarono a stabilire per dati della loro dimostrazione la posizione di rombo opposto e ne tirarono le linee divergenti ad angolo acuto per conchiuderne l' incontro. Ma un tal procedere sta in antagonismo direttamente al principio stesso della ricerca, perchè è stato ammesso per dato di fatto ciò che dovea esserne la conseguenza.

Io passo avanti.

La sola la vera perizia degna di molta attenzione, è quella ordinata dalla intera Gran Corte di Messina in giugno 1857 sotto la presidenza

del Cav. Consigliere Ventimiglia dopo istanze del signor De Pace. — Ecco il tenore de' loro quesiti.

» 1° Quale delle due carte idrografiche presentate da Miceli e da De Pace sia la più esatta, e su questa coordinare il giudizio. Ove poi entrambi fossero inesatte sceglierne altra più esatta.

» 2° In quale posizione dovean ritrovarsi i due vapori Ercolano e Sicilia al primo loro reciproco avvistamento, se cioè in rombo opposto come assume il signor Miceli, o in due linee parallelle distanti l'una dall'altra due miglia come asserisce il signor Carson.

» 3° Stabilita la vera posizione de' due vapori manifestino quale manovra e quale rotta doveano intraprendere i due comandanti se fossero stati entrambi diligenti nel fine di non incontrarsi.

» 4° Nella ipotesi poi che fosse stato più diligente l'uno o negligente l'altro, quali altre manovre dovea praticare il diligente per correggere l'errore altrui ed evitare l'abbordaggio. In termini più concreti. Posta vera la posizione in rombo opposto assunta dal signor Miceli, avendo costui accostato a dritta al primo avvistare il Sicilia conformemente al regolamento, ed avendo il comandante del Sicilia piegato a sinistra immediatamente dopo in controsenso del regolamento istesso, dopo questo cambiamento di posizione che da rombo opposto metteva i due legni in due linee convergenti, dovea o pur no il signor Miceli insistere per altre tre volte come fece ad accostare a dritta, malgrado che senza discontinuazione si accorgeva della erronea manovra del Sicilia? Si ebbe egli il tempo e lo spazio per riparare con altre manovre il fallo del Comandante del Sicilia? Nell'affermativa quali avrebbero dovuto essere siffatte manovre? Viceversa posta vera la posizione in due linee parellelle stabilita dal signor Carson e che tra le due linee intercedea la distanza di due miglia, a qual punto di questa distanza poteva Carson conoscere la erronea deviazione a dritta dell'Ercolano che andava proprio a tagliargli la via, e conosciutala se si avea il tempo e lo spazio di fare opposte manovre e quali onde evitare l'abbordaggio.

» Nella soluzione di questi quesiti i periti terranno particolarmente presente (giacchè la Corte avea disposto di tener presente tutto il pro-

cesso) la parte della dimostrazione scientifica contenuta nell' interrogatorio di Miceli a f. 96, 23 del processo. »

I periti signori Fileti e Del Coral dopo di avere studiato per più giorni il processo, ciascuno secondo la propria attitudine e solerzia, del che i verbali redatti dal 20 giugno all'8 luglio 1857 fanno pruova a favore dell'assiduità del signor Fileti, finalmente non poterono esser di accordo che sul primo quesito relativo alla scelta della carta idrografica di Monnieur esibita dal signor de Pace. — Era evidentissimo agli occhi di tutti, che quella carta era meglio configurata, più recente di data e più usitata di quella di Dousses presentata dal Miceli e quindi Del Coral non poteva non assentirvi. — Ma sugli altri quesiti 2°, 3° e 4° della perizia i periti si divisero di opinione, l'uno il signor Fileti a favore di Carson, l'altro il signor Del Coral a favore di Miceli e per quanti sforzi di logica e di ragionamenti si facessero innanti la Corte non fu possibile far cambiare di opinione il signor Del Coral.

Sarebbe incompleto il mio lavoro se mancassi al dovere di trascrivere nell' intero le due opposte relazioni per giudicarne da voi medesimi; ma mi permetterete al certo, è dritto della difesa, di farvi soffermare di tratto in tratto per considerare con me la esattezza dell'una e gli errori paradossali dell'altra.

A marcarne meglio il confronto tra le due relazioni ed agevolare il metodo della rivista critica, io mi son dato opera a trascrivere sopra ciascun quesito i rispettivi pareri de' periti ed a stendervi sotto le chiose.

Sul 1° quesito — Fileti.

» Signori — In continuazione del rapporto del giorno 27 stante che risponde al primo quesito della perizia ordinata dalla Corte sull'abbordaggio dei due vapori Sicilia ed Ercolano, vengo col presente a rispondere al secondo quesito così concepito :

» In qual posizione dovean trovarsi i due vapori Ercolano e Sicilia al primo loro » reciproco avvistarsi, se cioè in rombo opposto come afferma il signor Miceli, » o in due linee parallele distanti l'una dall'altra due miglia come assicura il si» gnor Carson.

» E primieramente credo non superfluo dichiarare alle SS. LL. che il metodo da me tenuto per rinvenire le posizioni nelle quali dovean trovarsi i sopracitati vapori Sicilia ed Ercolano si è stato il seguente: ho marcato sulla carta del signor Monnieur il punto arrivato de' citati piroscafi al primo loro avvistarsi e poi ho passato a desumerne la posizione rispettiva.

» Per il vapore Ercolano.

» Tenuto presente quanto nel testimoniale del Capitano Miceli sta scritto (1) in riguardo alle corse eseguite col vapore in suo comando dalla partenza da Genova sino al momento dell'avvistamento dell'altro vapore Sicilia ho passato a tracciarle una per una sulla carta del signor Monnieur fissando per termine della prima i paraggi di porto Maurizio come dal testimoniale medesimo si delegge, mentrechè per le altre due corse ho determinato prima la velocità colla quale camminava l'Ercolano, che ho trovato esser quella di miglia 9, 1 per ora, come risulta dal tempo impiegato a correre dal detto piroscafo la distanza esistente tra Genova e Porto Maurizio; quale velocità trovasi per altro a corrispondere con quella dichiarata dall'equipaggio di detto legno (2) e poscia con questo dato e con gli angoli di rombo navigati corretti dalla declinazione dell'ago magnetico ho marcato nella carta il punto ove dovea trovarsi l'Ercolano al momento che avvistò il lume bianco del vapore Sicilia che per maggior chiarezza ho segnato colla lettera *E*.

» Questo punto *E* chiamasi con termine della scienza punto arrivato stimato, perchè derivato da dati stimati, quali sono le rotte eseguite colla guida della bussola e le miglia di distanza corse.

» Vapore Sicilia.

» Per stabilire il punto ove dovea trovarsi il vapore Sicilia allorchè avvistò il lume bianco dell'Ercolano il testimoniale del Capitano Carson ci offre dati più precisi di quelli che abbiamo dal signor Miceli (3), avvegnachè il Capitano Carson ha dichiarato nel suo testimoniale, che alle *ore 11 ½ p. m. trovandosi il suo vapore tra il Capo Garaupe e Villafranca 7 miglia distante dal primo avvistò il lume bianco dell' Ercolano.*

» Con questi elementi è facile marcare sulla carta il punto indicato dal citato Capitano Carson, che per distinguerlo trovasi segnato colla lettera *S*.

» Questo punto *S* chiamasi con termine della scienza punto arrivato per rilevazione.

(1) Vedi vol. 1, f. 1 del processo.
(2) Vedi vol. 2, f. 3, 7. 12, vol. 3.
(3) Vedi vol. 1, f. 4, Vol. 3, f. 110.

» Pria di passare alla soluzione del quesito datoci dalle SS. LL. credo non superfluo ricavare dagli elementi che ci somministra il testimoniale di Carson la velocità colla quale navigava il vapore Sicilia allorchè avvenne lo scontro. È detto che alle ore 7 p. m. trovavasi il Sicilia ne' paraggi di Capo Lardier e che alle ore 11 $^1/_2$ era tra il Capo Garaupe e Villafranca 7 miglia distante dal primo (1) che è il punto figurato sulla carta colla lettera *S*. — Quindi la distanza che si frappone fra i citati paraggi ed il punto S fu corsa dalla Sicilia in ore 4 $^1/_2$, cioè a dire che con ore 4 $^1/_2$ percorse miglia 37 $^1/_2$ che corrispondono alla ragione di miglia 8, 3 l'ora.

» E qui credo opportuno osservare che il vapore Sicilia nel tragitto da Marsiglia sino al punto dell'incontro coll'Ercolano corse due velocità diverse, dappoichè era più celere il suo cammino nel percorrere il tratto di mare frapposto fra Marsiglia e Capo Lardier, più lento da Capo Lardier al punto dell'incontro: una tale differenza di velocità è certamente ad attribuirla al vento fresco ed al mare in poppa che favoriva il cammino di detto vapore nel primo tratto di mare sopra notato. Ho scelto poi la seconda velocità del vapore Sicilia per desumerne il cammino che faceva in ogni ora, perchè ciò che interessa conoscere si è qual velocità si avea allorchè s' incontrò coll' Ercolano.

» Marcati come sopra sulla carta i due punti di arrivo de' due vapori Ercolano e Sicilia, com' è stato desunto da' testimoniali de' rispettivi comandanti, si scorge finalmente che al primo loro avvistarsi dovean vedersi per rombo parallello come dice Carson, restando ciascuno de' vapori sulla dritta dell'altro e non per rombo opposto come asserisce Miceli.

» Per rafforzare maggiormente un tale argomento io svolgerò il quesito sotto tre ipotesi diverse.

» Prima ipotesi.

» Supposto che il vapore Sicilia si fosse trovato di rombo opposto all' Ercolano, allora bisognerebbe sulla carta collocare quel piroscafo nella direzione del rombo per il quale era diretto l' Ercolano, locchè ci farebbe cadere in contradizione col deposto degli equipaggi di ambo i vapori, da' quali è stato detto che lo scontro ebbe luogo alla distanza da tre a cinque miglia da terra (2); distanza che viene inoltre confermata dalla circostanza di fatto deposta da' marinari Alacca, allorchè dissero di averla con effetto percorsa colla lancia nello spazio di due ore e mezza.

(1) Vedi vol. 1, f. 4, vol. 5, f. 110.
(2) Vedi vol. 3, f. 51.

» llo detto in contradizione, dapoichè la rotta tenuta dall' Ercolano passa alla distanza di miglia 12 dalla terra e quindi ne risulta che l' incontro si avrebbe dovuto verificare a 10 miglia distante da terra, giacchè due miglia si considera essere stato l'avvicinamento a terra dell' Ercolano per effetto del suo continuo volgere a dritta in 12 minuti di tempo scorsi dal primo avvistarsi all' incontro (1).

» Questo risultato conduce come dissi ad una contradizione tale da non fare ammettere l' ipotesi sopra stabilita.

» Seconda ipotesi.

» Pongasi l'Ercolano in rombo opposto al Sicilia collocandolo nel punto E; retrocedendo da questo punto in direzione opposta al cammino fatto dall' Ercolano risultante dal testimoniale di Miceli, si avrà che alle 10 detto piroscafo si avrebbe dovuto trovare in E ed alle 8 in E' cioè cinque miglia internato nelle montagne, lochè mostra ad evidenza che anche quest' ipotesi di rombo opposto è impossibile.

» Terza ipotesi.

» Supposto sempre l' Ercolano in rombo opposto alla Sicilia, risulta dalla deposizione fatta dall'equipaggio dell' Ercolano, che con esso piroscafo si manovrò in modo da presentare al Sicilia la posticcia del lato sinistro (2); ciò importa che l' Ercolano si pose nella perpendicolare della rotta della Sicilia e quindi per verificarsi lo incontro dovette il Sicilia percorrere l' ipotenusa di un triangolo rettangolo, nel tempo istesso che l' Ercolano ne percorreva un cateto. Ora essendo il Sicilia meno veloce dell' Ercolano ed essendo l' ipotenusa maggiore di ciascun de' cateti, ne risulta non potersi dal Sicilia eseguire un cammino maggiore nel tempo medesimo che l' Ercolano più veloce ne esiegue uno minore.— Anche dunque per questa impossibilità non è ammessibile l'ipotesi di rombo opposto.

» Per le sopra esposte ragioni conchiudo quindi essere mio avviso che i due vapori al primo loro avvistarsi, doveano essere collocati in due rombi paralleli, restando ognuno sulla dritta dell'altro per come dice il Capitano Carson.

» Nello svolgere queste ipotesi ho sempre supposto i due vapori per rombo opposto; mentre che se il Sicilia fosse stato collocato sulla sinistra dell' Ercolano per come dice Miceli di averlo avvistato, allora gli assurdi sarebbero stati più manifesti.— Finalmente onde completamente soddisfare alle circostanze tutte

(1) Vedi vol. 3, f. 53, 58, 60 e 62.
(2) Vedi vol. 1, f. 10.
Idem 3, f. 52.

tutte del quesito di sopra enunciato, mi resta fare osservare che secondo la materiale giacitura della posizione de' due vapori segnati nella carta sopradetta la distanza de' rombi paralleli risulterebbe maggiore di miglia due, ma questo eccesso per gli assurdi rilevati nello svolgimento delle due prime ipotesi sono ad attribuirlo a difetto delle corse dichiarate nel testimoniale di Miceli. »

Ecco come Fileti risponde esattamente alla scienza.

Egli parte da dati incontrastabili risultanti da' rispettivi testimoniali.— Per legge il testimoniale del Capitano ossia rapporto di mare fa piena fede per la contestazione delle avarie sofferte da' legni. Esso non può essere distrutto che dalla forza di una pruova contraria o per vizi intrinseci di evidente contradizione ed inverosimiglianze, che nel linguaggio legale costituiscono le presunzioni gravi precise e concordanti.

Con questi dati il Fileti giunse a marcare sulla carta nautica da un lato il punto arrivato del Sicilia la mercè della rilevazione fatta dal Capitano Carson alle ore 11 ½ al momento dell'avvistamento dell' Ercolano e dall' altro il punto arrivato del vapore Ercolano in quel momento stesso la mercè delle corse corrette dichiarate dal Miceli.

Non può mettersi in dubbio la esattezza del calcolo, poichè in scienza si conoscono due metodi per ritrovare il punto arrivato, l'uno cioè per rilevazione che consiste nel rilevare un punto della terra ad una data distanza del legno, l'altro per stima che consiste nel sommare il cammino fatto sopra i rombi navigati; e quantunque entrambi i metodi sieno scientifici, pure in risultato di cose il primo è più preciso del secondo, perchè quello è figlio dell'osservazione e questo della stima.

Marcati sulla carta i rispettivi punti di arrivo, non si stenta fatica a conoscere se i vapori corrono sul rombo opposto o sul parallello; è un' affare di semplice apprendimento.— Fileti adunque non potea non conchiudere che i due vapori secondo i rispettivi testimoniali dovean vedersi in posizione parallella come ha dichiarato Carson e non in rombo opposto come asserisce Miceli; ed a meglio afforzare il suo parere ha posto in campo delle ipotesi, per le quali si mostra ad evidenza la erroneità della pretesa contraria. — Volete, signor Miceli, esatto il vostro punto di arrivo e falso quello di Carson? Ebbene collocate il Sicilia

in faccia all' Ercolano e vedrete risultarne una contradizione manifesta, poichè mentre voi vi trasportate a 12 miglia distante da terra, il vostro equipaggio dichiara che l'urto successe a 4 miglia da terra.—Volete collocarvi più vicino alla terra in rombo opposto al punto di arrivo del Sicilia? Ebbene rimettete indietro la corsa del vostro vapore secondo i rombi dichiarati da voi medesimo e vedrete spuntare lo assurdo che il vostro vapore dovea scendere dalle montagne in vece di correre le acque del mare.—Volete in fine trovarvi ad ogni costo per rombo opposto al Sicilia? Ebbene fate che il vostro vapore devi *tunno* alla dritta ed il Sicilia sulla sinistra sino all'incontro e vedrete formare un triangolo isoscele, di cui l'ipotenusa è corsa dal Sicilia e il cateto dall' Ercolano; ma l'ipotenusa è più lunga del cateto; dunque anche a pari velocità i due vapori non potevano incontrarsi.

Vedete bene adunque signor Miceli che il vostro testimoniale è falso; voi non eravate in coverta e nella smania di offendere Carson daste a voi stesso un colpo mortale.—In pertanto sentiamo come vi difende Del Coral colla sua perizia.

Sul 2° quesito — Del Coral.

» In qual posizione doveano ritrovarsi i due vapori Sicilia ed Ercolano al primo » loro reciproco avvistarsi, se cioè in rombo opposto come assume il sig. Miceli, » o in due linee parallelle distanto l' una dall' altra due miglia come asserisce » il Carson.— Pel succitato secondo quesito credo primieramento tener presente i duo testimoniali di Miceli e Carson alligati al 1 volume del processo a f. 1 del tenor seguente:

» Primo — Parte il piroscafo Ercolano il 24 aprile 1854 da Genova per Marsiglia allo ore 2 $^{1}/_{2}$ p. m. o si dirige regolarmente pel Capo delle Melo facendo rotta per SO 17 O scorretto, cioè SO corretto, rombo che conduce a passare alla distanza di miglia tre circa dal detto capo, in modo che alle ore otto detto avendolo sorpassato si trovava a' paraggi di Porto Maurizio per la configurazione di quel punto di Costa cho rimanesgli quasi per N 17 NE scorretto. Esso dunque avea giustamente nello spazio di oro cinque o mezza percorso quello di miglia 55 a ragiono di miglia 10 circa per ogni ora, che appunto tanto si conta da Genova a' detti paraggi.

» Alle ore otto detto accosta una mezza quarta a dritta, e naviga fino alle ore

5

10 per S 50°, 36 O corretto, e vi percorre miglia 20. Alle 10 detto si diresse per S 50° 07 O corretto, rotta che da questo secondo punto di arrivo porta giustamente a Capo Lardier, dopo di aver percosso altre miglia 17 $\frac{1}{2}$ sino alle ore 11 $\frac{3}{4}$ circa; punto che dista da Capo Garaupe miglia 10 circa. In quella posiziono le guardie di prora avvisarono un lume bianco che restava in direzione della propria prora un poco sulla sinistra, quindi vedesi il triangolo de' fanali, ciò che lo accerta essere un piroscafo, e questo era il Sicilia dritto di prora per rombo opposto.

» Qui è facile a comprendere da chicchesia del mestiere, che essendo passati dopo un' istante dalla vista del lume bianco di triangolo, tale primitiva osservazione del lume un poco alla sinistra accader dovette dall' effetto di un colpo di mare o da piccola accostata del timoniere, che gittò la prora dell' Ercolano sulla dritta. In tale stato di cose il Miccli conformandosi a quanto prescrive il regolamento vedendosi nella sesta posizione ordinò di accostare con saggezza sulla sua dritta.

» Fin qui è tutto naturale, nè parmi potersi contrastare quel vero che porta la ragione, e che si uniforma a' dettami del mestiere.

» Si passi ora alla navigazione del Sicilia ordinata dal Carson.

» Il Sicilia parte il 24 aprile 1854 dal porto di Marsiglia diretto per Genova ad ora 1 $\frac{1}{2}$ p. m. con vento fresco del 4° quadrante: alle ore 7 detto ritrovasi a traverso di Capo Lardier, cosichè in cinque ore e mezza ha percorso miglia 56, alla ragione di miglia 12 per ora; fin qui la navigazione sembra plausibile, mentre coll' ajuto del vento fresco del 4° quadrante potè accelerare il cammino. A questo punto si dirige per fanale di Capo della Caraupe, cioè per NE corretto, in modo che alle ore 11 $\frac{1}{2}$ ritrovasi tra detto Capo e Villafranca sette miglia distante dal primo, quindi nello spazio di ore quattro e mezza ha percorso miglia 33 colla velocità non più di 12 miglia l'ora, ma bensì di miglia 8.

» Ma perchè dirigersi per NE corretto, corsa che lo porta ad andar traverso? perchè mettere in non curanza il regolamento avendo la Costa sul lato sinistro? Se esso dunque avesse tenuto la costanto velocità di miglia 12 avrebbe navigato sulle montagne della Costa di Ventimiglia e Bordeghera.

» Premesso ciò, tal rotta deve considerarsi pienamente falsa tanto in rapporto alla velocità come per la direzione, e devo ritenere per vera quella soltanto che detta il mestiere cioè N. 56° 15 E corretto che infallibilmente da Capo Lardier porta all'altro dello Mele, ch' era appunto l'opposto che percorreva l' Ercolano.

» Intanto alla stessa ora 11 $\frac{1}{2}$ p. m. Carson avvista un lume bianco alto che gli restava sulla dritta per le sue sartie di trinchetto, val quanto dire che poteva

essere discosto dalla linea prolungata della chiglia per un arco tutt'al più di 7 in 8 gradi, o ciò alla distanza di 3 in 4 miglia; dopo due minuti vide il lume verde, in modo che si assicurò essere un piroscafo che navigava per rombo opposto, questo era l'Ercolano; quindi lo rileva per SE ½ E cioè per E SE corretto due miglia distante: posizione che in nulla risponde sulla carta in ragione dei due punti di arrivo sì dell'Ercolano che del Sicilia, se si voglia tener conto dal cammino e dalla rilevazione di quest'ultimo in ogni modo annunziata dallo stesso. Dopo quattro minuti di tempo aggiunge aver veduto il lume rosso del medesimo Ercolano. Or ciò fa vedere l'inesattezza della di lui dichiarazione e in ogni caso la sua poca diligenza, giacchè per passare l'Ercolano dalla presentazione del lume verde a quella del rosso dovette girare sopra la sua dritta presentando gradatamente i suoi tre lumi, e gradatamente oscurando il lume verde lasciare alla vista il lume rosso, e non già istantaneamente passare per come egli dice dal verde al rosso senza aver successivamente osservato prima il verde col bianco prossimo al rosso formare un triangolo scaleno, poscia tutti i tre lumi formare un triangolo equilatero: il Carson dunque non fece il suo dovere, quello cioè di osservare tutti i movimenti del piroscafo che gli veniva d'incontro, e non seppe valutare tutta questa gradazione di fuochi, che succedeva nello spazio di ben quattro minuti stando a' suoi detti; gradazione che rendeva manifesta la rotazione ardente dell'Ercolano.

» Or l'Ercolano accostava di tratto in tratto, e non già con tutta la forza del timone, non era il legno in perfetta calma, ma lo tormentava e tratteneva il mare del 3° quadrante, dunque per un pezzo Carson, (dovendo presupporsi che in quel momento prestava tutta l'attenzione possibile), senza meno vide il triangolo illuminato dell'Ercolano in prospetto, mentre è un'assioma come sopra ho detto che non si può passare dalla vista del lume rosso senza osservare pria il triangolo, che è quanto dire tutti i tre lumi di prospetto, e quindi non veritiera deve ritenersi questa sua osservazione.

» Da quanto ho esposto sulle due dichiarazioni de' Capitani Carson e Miceli, dichiarazioni che m'è duopo di tratto in tratto ripetere sembra che devono stabilirsi a verità le seguenti cose. È un fatto innegabile che i due piroscafi Ercolano e Sicilia il giorno 24 aprile muovevano l'uno dal porto di Genova diretto per Marsiglia, e l'altro viceversa da Marsiglia per Genova.

» È ancora un fatto innegabile che tutte le coste da Marsiglia a Villafranca ad intervallo non molto lontani l'uno dall'altro trovavansi illuminati da fanali tanto ad ecclisso di prima classe, quanto a lume fisso. — Ritenghiamo ancora per verità indubitata che i due Capitani facevano uso di bussole scorrette: e che verso

la mezza notte senza discendere a dettagli di minuti più o meno, furono l' uno in vista dell'altro fra le acque di Antibe e Villafranca, costa illuminata e rilevata. Disse Carson che navigava per NE 17 E del compasso, distante di detta costa miglia 7 circa, e che osservò un lume bianco ed indi il verde per le sartie di trinchetto alla distanza di miglia due, e da qui diede opera alla sua manovra, della quale or or discorreremo.

» Disse Miceli che navigava per O 17 SO del compasso distante dalla costa per 10 miglia circa, avendo rilevato un lume bianco in direzione della sua prora, e poscia i due lumi laterali per la qual cosa si dispose alle convenute manovre dovute da' regolamenti notturni.

» È un fatto ugualmente indubitato che dopo tali osservazioni de' due Capitani, l' Ercolano fu urtato e miseramente calò a fondo.

» Dalle cose discorse riesce facile osservare secondo Carson che i due piroscafi stavano in linee parallelle cioè il Sicilia seccondo la rotta tenuta di NE 17 E del compasso passa distante dal Capo del Garoupe per miglia cinque, e l' Ercolano secondo la sua rotta di O 17 SO del compasso miglia 10.

» Ritenghiamo per base necessario del nostro ragionamento che un Capitano di vapore che regola a suo senno il legno non essendo obbligato dalla forza imperiosa dei venti deve navigare per l'utile de' suoi committenti, tanto in rapporto al commercio, quanto al comodo de' passaggieri impiegando il meno tempo possibile nel cammino.

» Or sapendo per vero la corsa dichiarata dal Carson non potrebbe egli esimersi dalla taccia d' ignoranza e di capriccio, poichè come sopra abbiamo veduto con la corta sopra indicata resta matematicamente provato ch'egli invece di scorrere la costa per oltrepassare il Capo dello Garaupe, per come la legge nautica vuole, si sarebbe invece diretto per dentro le montagne di Ventimiglia e Bordeghere. — All' incontro però rileviamo la rotta dichiarata dal Miceli essere esatta non solo ma guidata dalle leggi nautiche e dai regolamenti per tale navigazione poichè in quel modo e da quella altura tirava quasi una retta per il Capo Lardier, onde passare per lo mezzo delle isole Hyeres.

» Tiriamo un velo per ora su quanto Miceli vien dichiarando, o valga pure per ipotesi che la dichiarazione del Capitano Carson sia vera ed indubitata, e che i due piroscafi stavano in rombi parallelli alla distanza di due miglia circa per SE. $^1/_2$ E. del compasso.

» Dimostrerò ora con i lumi della scienza nautica e matematica che supponendo tale la posizione, l' incontro ossia l' urto sarebbe stato matematicamente impossibile: ma l'urto non può dubitarsi che sventuratamente ovvenne, dunque le corse

do' due vapori non potevano essere por come le suppone Carson fra due lineo parallelle con la distanza di 2 miglia, ma sibbene in rombo opposto per come dice Miceli. All'oggetto dovrò servirmi di tutto il materiale del processo fra i di cui elementi stanno le dimostrazioni presentate dal Capitano Miceli.

» Il Capitano Carson rileva l'Ercolano per SE. 1/2 E. del compasso. Supposta vera la rilevazione del Carson che l'Ercolano o per esso il suo lume verde fosse stato per SE. 1/2 E. distante due miglia circa, ne verrebbe di conseguenza che il Sicilia sarebbe stato distante due miglia circa per NO. 1/2 O., come si è detto dall'Ercolano. Ciò posto ne conseguita che tanto per la corsa del Sicilia verso Genova per NE. 17° E. del compasso alla ragione di miglia 10 circa per ogni ora, quanto per quella dell'Ercolano in senso opposto verso Marsiglia per O. 17° SO. del compasso alla ragione istessa di miglia 10 circa per ogni ora, ritenendo il più breve tempo materiale che si voglia supporre dopo la rilevazione del Carson, o sia anche di un mezzo minuto, è ben sicuro (perchè dimostrato dall'esperienza nautica) che nel momento in cui l'Ercolano prese la sua dritta avvicinandosi al Sicilia, la posizione del suo rapporto all'altro era passata per lo meno nel rombo di SE. e NO. del compasso, come dalla figura prima della carta presentata dal Capitano Miceli trovata idonea da apposita perizia, si osserva.

» Trovandosi in questa posizione l'Ercolano lascia la sua rotta libera di O. 17° SO. del compasso per Marsiglia, ed incomincia a descrivere la corsa per Nord rappresentata dalla retta EN tagliando la corsa del Sicilia NE. 17° E. del compasso nel punto N formando così il triangolo scaleno di SNE i di cui lati SN di miglia 1 e decimi 6 descritto dal Sicilia, EN di miglia 2 e decimi 2 descritto dell'Ercolano, e SE distanza de' duo piroscafi di miglia 2. Ma siccome per favorire il Sicilia ossia il Carson, si suppone che i duo vapori camminassero di uguale velocità, ne deriva chiaramente che allorquando l'Ercolano trovavasi nel punto N percorrendo tutta la distanza EN di miglia 2 e decimi 2, il Sicilia percorrendo il lato SN di miglia 1 o decimi 6 dovea trovarsi già passato oltre il detto punto N nel punto O, avrebbe allora formato la differenza di decimi 6, vale a dire più di un mezzo miglio di distanza dall'Ercolano senza che il Sicilia per nulla deviasse la sua corsa, l'urto sarebbe stato impossibile.

» Ma ad essere più larghi di compiacenza, suppongasi che l'Ercolano invece per la rotta per Nord si fosse appigliato a quella di N. 1/4 NE. del compasso, rappresentata dalla retta EV si sarebbe formato il triangolo SVE ugualmente scaleno, aventi i due lati descritti da due piroscafi SV di miglia 2, 3 1/2 descritto dal Sicilia; EN di miglia 2, 6 1/2 descritto dall'Ercolano, ed SE di miglia 2 distanza de' due piroscafi. E camminando come si è detto i due piroscafi con

eguale velocità l'incontro sarebbe stato impossibile più di quello che lo era nel primo caso, e ciò tanto per la differenza de' lati, come si è detto di sopra, descrivendo sempre il Sicilio il lato SV, miglia 2, 3 $^1/_2$ più corto di quello di EV di miglia 26 $^1/_2$ descritto dall'Ercolano per decimi 3, quanto perchè avendo preso il Carson la sua sinistra, invece della dritta, per avere osservato il lume rosso dell'Ercolano, ancho ovendo ciò fatto alla più piccola distanza che si voglia supporre, e sia quella di decimi due, da questa manovra necessariamente ne deriva la impossibilità dell'urto per aver descritto i due vapori due linee divergenti, cioè accostandosi il Sicilia alla sua sinistra e l'Ercolano alla sua dritta, come dallo stesso Carson viene asserito per l'osservazione del lume rosso.

» Ammettasi per fino una terza ipotesi, cioè l'incontro del punto P della stessa figura prima.

» In tale posizione percorrendo la rotta NE. 17° N. del compasso rappresentata dalla retta EP che taglia la corsa del Sicilia di NE. 17° E. del compasso nel punto P, formando il triangolo isoscele SPE aventi i due lati SP e EP uguali nella lunghezza di miglia 3, 5 $^1/_2$ per ognuno, oltre l'impossibilità dell'incontro nel punto P per le ragioni dette di sopra, vi sarebbe la non coincidenza del tempo dal momento in cui si avvisorono i lumi a quello in cui successe l'incontro.

» Giacchè per correre ogni piroscafo lo distanza di miglia 3, 5 $^1/_2$ vi era bisogno di circa 22 minuti di tempo, ma l'urto si verificò dopo 12 minuti circa dacchè si ravvisarono i lumi; quindi egualmente impossibile è l'urto in questa terza ipotesi.

» E senza tener conto della corsa che avrebbero dovuto descrivere l'Ercolano nel prendere la dritta, e della quantità che Carson avesse descritto coll'accostare sopra la sua sinistra l'urto si è dimostrato impossibile.

» Ma qui non mi arresto e dimostrerò ancho matematicamente essere impossibile l'urto, non solo per quanto ho sopra detto, ma bene oncora quando il Miceli avesse preso la sua dritta per errore, che la distanza fosse stata minore essendosi potuto il Comandonte del Sicilio ingannare sulla stessa per la condizione dello notte. Supposta dunque per favorire il Sicilia la distanza de' piroscafi non a miglia due ma a mezzo miglio, da ciò rilevasi anche chiaramente l'impossibilità dell'urto, e nello stesso tempo essere piuttosto l'Ercolano nel caso di tagliare il Sicilia anzichè essere da questo urtato.

» L'Ercolano camminando a miglia 10 per ogni ora, nello spazio di minuto 1 $^1/_2$ primi si troverebbe aver descritto un quadrante di cerchio di un quarto di mi-

glio, per cui in minuti tre un semicerchio di circa mezzo miglio. — Egualmente il Sicilia percorrendo la medesima distanza di circa un quarto di miglio nel primo caso, e di mezzo miglio nel secondo, pel rombo di NE. 17° E. del compasso, si scorge bene che si troverebbe il Sicilia distante dall' Ercolano tanto nel primo che nel secondo caso per un quarto di miglio, ed in posizione tale da essere l' Ercolano nella possibilità di tagliare il Sicilia.

» La ragione si è che girando l' Ercolano sopra la sua dritta, e camminando il Sicilia pel suo rombo di NE. 17° E. del compasso, si trova nel primo caso la prora dell' Ercolano a guardare il lato diritto del Sicilia, e nel secondo caso si trova non solo di aver descritto un semicerchio, della di cui metà la corda è parallella al rombo del Sicilia, ma ancora di poppa dello stesso, cioè essere restato indietro del sudetto vapore, per cui impossibile l'urto.

» Se poi si voglia supporre che l' Ercolano nello accostare a dritta descrivesse un arco maggiore del primo, l'urto diverrebbe ancora più per così dire impossibile, e ciò tanto perchè la distanza de' piroscafi sarebbe stata maggiore, quanto per essere sempre l' Ercolano nel caso di tagliare il Sicilia per come dalla dimostrazione del primo triangolo bis si ricava.

» Dimostrazione del primo triangolo bis.

» Sia *S* il Sicilia ed *E* l' Ercolano distante l'uno dall'altro mezzo miglio, guardandosi per SE. 1/4 E. e per NO. 1/4 O. del compasso. — Da questa posizione si scorge benissimo, che allorquando il Sicilia percorrendo un quarto di miglio circa per NE. 17° E. del compasso è passato in *S primo*, l'Ercolano descrivendo l'arco di un quarto di miglio circa sopra la sua dritta si trova passato in *E primo*, e quindi distante da *S primo*, ossia dal Sicilia per circa un quarto di miglio, guardando colla sua prora il fianco dritto del Sicilia.

» Nel secondo caso passando il Sicilia da *S primo* in *S secondo*, l' Ercolano si troverebbe passato da *E primo* in *E secondo*, distante non solo dal Sicilia per un quarto di miglio come si è detto nel primo caso, ma ancora di poppa, per cui impossibile l'urto.

» Oltre al fin qui detto è da riflettersi, che se il Carson prese la sinistra a preferenza della dritta ciò prova che il Sicilia dovea trovarsi in rombo tale da guardare l' Ercolano ossia il suo lume rosso sopra la sua dritta, ed in tale posizione, qualunque fosse stata la vicinanza de' due piroscafi, ed anche quella uguale alla lunghezza di un di essi, l' urto nel modo in cui avvenne sarebbe stato impossibile, ma tutto al più alla peggiore ipotesi, sarebbe avvenuto l'abbordaggio, cioè l'urto lateralmente, ma non mai un investimento tale da parte del Sicilia da tagliare l'Ercolano nel mezzo, nel luogo del boccaporto, e l' albero maestro dalla

Sicilia alla dritta da farlo calare a fondo in pochi minuti, per come la perizia fatta in Genova sul vapore Sicilia dimostra, come anche per la potente ragione delle due linee divergenti, accostando il Sicilia sopra la sua sinistra, e l'Ercolano sopra la sua dritta, ciò che dallo stesso Carson viene asserito per l'osservazione del lume rosso dell'Ercolano. Quindi impossibile l'urto. Ma per questo accadere si dovrebbe necessariamente supporre che l'Ercolano camminasse di più del Sicilia, ciò che non era in fatto ed in questo caso sarebbe stato l'Ercolano l'investitore, per cui anche in tal posizione l'urto non poteva succedere. Ma l'urto avvenne, dunque inesatta deve ritenersi la deposizione del Carson.

» Le fatte dimostrazioni desunte dalle deposizioni del Capitano Carson che da per se stesso apparivano false, credo essere sovrabbondanti a dimostrare l'impossibilità dell'urto, anzi se si volesse a quello stare, sarebbesi verificato il contrario, cioè che l'Ercolano sarebbe stato nel caso di tagliare il Sicilia.

» Imperciocchè se l'Ercolano invece di continuare ad accostare tutto sopra la sua dritta per come fece, si fosse accostato in quantità minore tale da presentare la sua prora quando ne era il tempo a fianco del Sicilia (come chiaramente si rileva dalla figura seconda) l'Ercolano non sarebbe stato tagliato per mezzo, ma invece questa disavventura sarebbe toccata al Sicilia.

» Nè qui mi arresto dal riflettere e con altre ragioni far marcare. — Carson dice che la distanza tra il Sicilia e l'Ercolano era di miglia due circa per SE. $1/2$ E. del compasso, alla quale distanza aggiuntosi per lo meno altro miglio, risultato tanto della curva che avrebbe dovuto descrivere l'Ercolano accostando alla sua dritta, che di quella del Sicilia sopra la sua sinistra, che in tutto formano miglia tre, e comecchè dalla scoverta del lume verde all'urto vi passarono minuti 3 $1/2$ circa, ch'è quanto dire tempo della rilevazione a quello dell'urto ne risulta senza dubbio alcuno, che l'Ercolano in minuti 3 $1/2$ non poteva trovarsi sotto la prora del Sicilia.

» Dimostrato quanto sopra si è esposto, cioè che i due vapori non potcano stare in linee parallelle, fa d'uopo conoscersi se erano nello stesso rombo.

» E qui è necessario ricorrere agli elementi di fatto, che la provvidenza ha lasciato pervenire alla conoscenza della verità. Resta stabilito in processo che seguito il tristissimo avvenimento il Sicilia proseguì il suo viaggio per Genova, e giunto in quel porto fecesi eseguire in quel legno una visita ed indi una perizia per conoscersi la parte in cui trovavasi danneggiato, descrivendosi il tutto con la maggiore esattezza.

» Mettiamo dunque sott'occhio la sudetta perizia, facciamo confronto col parere dato in questa da' Professori all'uopo impiegati per rilevare il modo come l'urto avvenne, e formaro l'analoga figura.

» Gli esperti di Genova adibiti in tale incombenza scrissero il loro rapporto. I periti adibiti dall'Istruttore del processo tenuta presente la suddetta perizia diedero il loro rapporto, e formarono una figura che dimostra come l'urto avvenne, e che trovasi legata nel processo a fol....

» Ecco i sensi della perizia di unita a' consensi de' periti di questa.

» 1° Hanno osservato piegati da sinistra a destra tanto i perni della polena, come i candelieri di ferro, non che rotti e slogati alcuni pezzi esistenti a prora e dalla parte dritta del sudetto vapore.

» Si scorge con chiarezza che l'Ercolano CE fu investito e tagliato colla prora del Sicilia S e siccome il primo colla rotta di O. 17° SO. in cui si dirigeva, si conosce di avere accostato sulla sua dritta da F verso E e l'altro con quella di NE. 17° E sulla sinistra cioè da G verso Q, lo investimento dovette necessariamente verificarsi nel lato sinistro CRE dell'Ercolano. Conservando in tal momento la macchina di questo la sua massima forza, nella direzione CE cioè da dritta a sinistra rispetto al Sicilia, trasportò e abbattè nel medesimo senso tutti i perni, ed altro da' dietroscritti periti indicato.

» 2° Hanno parimenti osservato che il bonpresso col suo baston di flocco e suoi attrezzi, e con porzione di albero di maestra e suoi attrezzi dell'Ercolano erano abbattuti e tuttavia esistevano legati nel lato sinistro del Sicilia.

» È fuori di dubbio che l'Ercolano fu investito, e tagliato nel sito ove era piegato il suo albero di maestra A e propriamente nella scala del locale L, perchè il pezzo di detto albero ancora esistente chiaro lo mostra, e lo mostra parimente che il bonpresso col bastone di flocco SOP del vapore Sicilia, dovettero pria di rompersi passare tra detto albero A e sue sartie B perchè se lo sarebbe stato da prora via da BD verso E, naturalmente non si sarebbe rotto, e da poppa via cioè BD verso C con la direzione che conservava il vapore Sicilia da dritta a sinistra rispetto all'altro Ercolano, esso si sarebbe solamente rotto.

» In quest'ultimo caso non vi erano attrezzi, e attrezzi resistibili che avesser potuto far cambiare il passaggio di detto pezzo di albero A a bordo del Sicilia, il quale compreso il bonpresso e suo baston di flocco SOP per la ragione stessa detta di già per i perni, dovettero necessariamente piegarsi, e abbattere dalla parte del lato sinistro OUS del sudetto Sicilia, ove legati si son veduti, avendo solamente fuori banda e in detto sito le traccie non molto rilevanti del loro stropiccio, prodotto durante la navigazione che il mentovato vapore fece dal luogo del sinistro al porto di Genova.

» Hanno ancora rilevato che solamente nel lato dritto del Sicilia vi erano dei notabili solchi e graffiature, indicati con la direzione da prora verso poppa, e

prossimi a detta prora anche videro forate alcune lamiere di ferro delle fasciature di detto piroscafo.

» Ecco forati in L le lamiere di ferro ed anche solcati dalle scheggie che naturalmente produsse il legname frantumato dell' Ercolano, ed altri grossi pezzi che sostenevano la sua coperta compresi quelli LG così detti bai, che di punto ferivano il vapore Sicilia a prora, e dalla parte dritta OLS, ne nasce perciò la posizione con cui questo ultimo tagliò il primo — Se tali foramenti e solchi fossero stati nel sinistro lato dalla direzione percorsa da detti vapori ne fosse nato l'angolo ISE acuto verso prora.

» Se tali foramenti e solchi di graffiature si fossero osservati in ambo i lati, in tal caso gli angoli ISE e OSC sarebbero risultati retti, allora il Sicilia avrebbe tagliato l'Ercolano ad angoli retti, ma tali danni si son rinvenuti solamente nel dritto lato, ben si può conchiudere che il vapore Sicilia con la sua prora S e obbliquamente con la direzione OS da poppa C verso prora E rispetto al vapore Ercolano, lo ha tagliato nel lato sinistro CLBE nel sito che corrisponde all'albero di maestra A, e propriamente al locale ove era piazzata la scala L.

» Ed io dopo avere attentamente esaminati tali elementi di fatto facendo plauso alla verità, non posso non uniformarmi al di loro parere, ed ho ragione a conchiudere, che al primo avvistarsi i due vapori erano in rombo opposto come assume il signor Miceli, e non giammai in due linee parallelle distanti l'una dall'altra due miglia come asserisce il signor Carson.

Ma quale ammasso di erronei concepimenti, di arbitrari principi, di illogiche conseguenze non si ravvisa alla semplice lettura di questa parte della perizia del sig. Del Coral? Eppure non è tanto facile deciferare tali errori, tanto essi sono inviluppati a mezzo argomentazioni vaghe ed incomplete. — La critica non saprebbe accomodarsi ad un metodo logico di rivista; è d' uopo adattarsi sopra osservazioni generali ed eccoci all' opera.

Del Coral di primo abbordo comincia a ritener come falsa la rotta del vapore Sicilia per due considerazioni, primo perchè colla velocità di 12 miglia all'ora il vapore Sicilia partendo da Marsiglia all'una e $\frac{1}{2}$ dovea alle ore 11 $\frac{1}{2}$ trovarsi sulle montagne della costa di Ventimiglia e Bordighera: secondo perchè a norma de' regolamenti il vapore Sicilia dovea navigare la rotta di N 56, 15 E e non quelle di NE che lo avvicinava alla terra.

La prima considerazione è erronea, la seconda arbitraria.—In quanto alla prima è da riflettersi che i vapori come i bastimenti a vela non corrono sempre colla stessa velocità; le influenze del mare del vento delle correnti e del fuoco accelerano spesso o ritardano il corso del battello a vapore. — Or il Sicilia dovea correre durante quel viaggio con due velocità differenti, più celere la prima meno celere la seconda. avvegnachè risulta dal testimoniale di Carson e dalle manifestazioni dell'equipaggio che dall'isole Hyeres sino a capo Lardier grosso mare e vento del 4° quadrante accompagnava il Sicilia; e che da quel punto sino allo scontro il mare ed il vento erasi calmato (1). Quindi non vi ha nulla di strano se il vapore Sicilia percorse il primo tratto di mare con la velocià di 12 miglia per ora ed il secondo tratto colla velocità di miglia 8, 3.

Direte forse che il cammino di miglia 8, 3 non è il normale per il vapore Sicilia? ma voi avete considerato l'azione contraria delle correnti consuete in quelle coste? Perdonate sig. Del Coral se io conchiudo che voi vi siete fermato a ragionare sopra il fatto della velocità che è incostantissimo per sua natura.

In quanto alla seconda osservazione è strano il modo di esprimersi del sig. Del Coral. Egli intende che per regolamento di legge è dovere indispensabile di un comandante di legno a vapore navigare costantemente il rombo designato dalla linea retta con mezza quarta di deviazione sulla dritta.—I regolamenti della notturna navigazione a vapore non han fatto su tal proposito che prescrivere le norme per evitare gli scontri delle rotte opposte, ma non è vietato che un Capitano possa modificare la sua rotta secondo le circostanze di tempo e di luogo, precisamente nella navigazione costiera.

Il mare non è una ferrovia che bisogna percorrersi sopra una linea; il mare è libero e la scienza nautica rimette il cammino alla prudenza

(1) Questa circostanza è stata confermata in pubblica discussione, anzi si è ricordato che nel primo tratto di mare il Sicilia faceva uso anche di vele.

ed al colpo d'occhio di un capitano.—Si va in Boston per Nord in linea retta, eppure i Capitani italiani preferiscono la via del Sud per accostarsi all'equatore.—I vapori stessi nazionali e stranieri che trafficano tra Messina e Palermo tengono rotte differenti, talvolta passando fuori le isole Eolie, allo spesso da terra.—Or Carson considerava che di notte scorrendo la costa a poca distanza era favorito dalla vista de' fari che lo appilatavano assai meglio di ogni altro espediente; considerava del pari che in quella condizione di luoghi e di tempo la sua navigazione costiera era la più indicata e la più usitata.—Adunque questa seconda osservazione di Del Coral per inficiare la condotta di Carson è arbitraria, quanto eronea la prima.

Dopo avere Del coral stabilito una tale base, discende dritto alla conseguenza che la vera rotta del Sicilia doveva esser quella dettata dal mestiere cioè quella che veniva di rombo opposto alla rotta dell'Ercolano.—Ma buon Dio, come mai potrebbe ritenersi secondo il mestiere una rotta che porterebbe il vapore nel pericolo di abbordarsi di fronte?

Una delle due. O ammettete che Carson abbia seguito il consiglio dei regolamenti o no.—Se lo ammettete, alcerto i vapori non potevano vedersi in rombo opposto, perchè ciascuno dovea accostare mezza quarta alla dritta; nè lo aver Miceli asserito l'avvistamento del Sicilia un po sulla sinistra darebbe spiegazione di tanto, poichè voi stesso sig. Del Coral avete detto che ciò fu l' effetto di *un colpo di mare o di piccola accostata del timoniere.*—Se non lo ammettete, allora è forza prender la dichiarazione di Carson per come sta; e quindi siete obbligato a conchiudere che i vapori non potevan vedersi in posizione di rombo opposto come pretende il vostro difeso.

Adunque una tale conseguenza è inesatta da per se stessa ed è anco insussistente perchè scende da un principio che non esiste.

Siegue del Coral la sua censura sul testimoniale di Carson e si ferma con qualche pausa nella parte in cui si dice che *che tutto ad un tratto fu veduto il lume rosso dell' Ercolano.—Tutto ad un tratto!* si grida con maraviglia! *Si tutto ad un tratto* ripetiamo.—Sappiamo tutti la teoria della gradazione de' fuochi formata da' tre lumi bianco

verde e rosso; conosciamo tutti l'angolo di doppia luce e la formazione dei triangoli scaleno ed equilatero che si sviluppano successivamente nella rotazione del piroscafo.—Ma questa teoria non ha che fare nella specie: Carson con quella espressione volle indicare la istantanea rotazione dell'Ercolano che dovette eseguire colla sua manovra *tunno alla dritta*; egli mentre era sotto la visuale del lume verde che gli faceva giudicare il parallellismo dell'Ercolano , tutto ad un tratto osservò il lume rosso , ciò che lo fece avvertito della istantanea risoluzione dell'Ercolano nel volgere *tunno* alla dritta.—Adunque male a proposito il sig. Del Coral si pose a censurare una frase del testimoniale che sta d'accordo colle leggi della fisica e colle regole della logica.

Siegue Del Coral ad attaccare il testimoniale di Carson nella parte in cui egli disse di aver rilevato il vapore Ercolano per SE ½ E distante miglia due circa e si sforza dimostrare cogli argomenti stessi della *dimostrazione matematica* di Miceli l'impossibilità dell'urto nel modo di vedere di Carson.

Quantunque sopra questo punto in esame la perizia del sig. Fileti ha risposto in un apposito paragrafo finale, io volendo seguire il metodo che mi son proposto in questa rivista non posso non mostrare in iscorcio gli argomenti tutti distruttivi di tal proposizione , e sono quest'essi.—1° Che la velocità attribuita da Del Coral al vapore Sicilia non era di miglia 10, sebbene di miglia 8, 3 come ha calcolato Fileti.—2° Che i rombi di rilevazione non sono quelli di SE e NO arbitrati da Del Coral, ma quelli bensì di SE ½ E, e NO ½ O come li ha dichiarati Carson.—3° Che tali rombi dichiarati sono sempre ipotetici perchè non corretti dall'abberrazione che le bussole sogliono risentire sui vapori in ferro.—4° Che la distanza del parallello costitutiva del lato del triangolo immaginato da del Coral non è di 2 miglia, bensì di una lunghezza minore; avvegnachè Carson nel suo interrogatorio spiegativo del testimoniale disse che stimò due volte la distanza del parallello, la prima per 2 miglia circa e la seconda di correzione per un miglio circa.

Or io domando al sig. Del Coral se può ritenersi esatta una dimo-

strazione matematica che si fonda sopra dati non veri? Non è lo stesso che fabbricar sull'arena?

Dopo ciò sembra superfluo occuparmi della futilità de' triangoli isosceli immaginati da del Coral che sono quelli stessi delle dimostrazioni di Miceli, avvegnachè essi son figli dell' errore de' dati che ne sono i fattori.—Però non posso passar sotto silenzio l' altra ipotesi maneggiata da Del Coral per dimostrare la impossibilità dell'urto nel senso di Carson. In questa ipotesi Del Coral colloca i due vapori a $\frac{1}{2}$ miglio di distanza parallella e fa descrivere all' Ercolano un quadrante di cerchio di $\frac{1}{4}$ di miglio nello spazio di un minuto e mezzo, per lo quale ne conchiude la impossibilità dell'urto. —Ma tale una ipotesi non può sussistere matematicamente perchè fondata sopra dati incerti ed inverosimili. Per conoscersi la lunghezza dell'arco descritto da un legno qualunque per effetto dell'azione del timone, fa mestieri porre esattamente in equazione; 1° l' angolo d' inclinazione che si dà al timone, quale angolo può essere più o meno grande; 2° la velocità matematica del legno nell' atto del suo volgimento, velocità che può variare sensibilmente da un momento all' altro; 3° finalmente la distanza del centro di gravità del legno al centro di azione del timone medesimo, quale distanza può influire sulla prestezza o ritardo del moto.—Or non essendo state tali condizioni calcolate in nulla da Del Coral la sua ipotesi vien meno per deficienza di dati.

Finalmente Del Coral dopo di avere dimostrato a suo modo d' intendere che i vapori non potevano ritrovarsi in posizione parallella, passa a conchiudere che essi erano nel rombo opposto e per pruova del suo assunto s' appoggia intieramente sulla perizia generica fatta in Genova. —È singolare come Del Coral fa da quella perizia spuntare senza dimostrazione alcuna una conchiusione di rombo opposto; se scorrete il tenore de' suoi commenti non troverete altro argomento più volte ripetuto, cioè che il Sicilia fu l'investitore e l'Ercolano l'investito.

Ma che razza di argomento è questo?—Se chiamate investitore il legno che urta colla sua prora ed investito quel legno che riceve l'urto ne' suoi fianchi, io vi dico che siete sotto l' impressione di un errore

materiale. Investitore in buona logica non è quel legno che per necessità di cose urta e sommerge un altro legno; bensì è quello che deviando dalla sua rotta si mette in posizione o di urtare o di essere urtato. Tale è la condizione delle cose in questo dramma marittimo; l' Ercolano deviando dal suo rombo si avvicinò al Sicilia, gli attraversò il cammino e si pose inconsideratamente sotto la sua prora. — Vogliam dire che il Sicilia fosse stato l' investitore dell' Ercolano solo perchè ebbe ad urtarlo colla sua prora? Ebbene se volete nella stessa condizione di cose un effetto contrario, cioè l' Ercolano che urta colla sua prora il fianco del Sicilia, non dovete fare altro che o accelerare per poco il moto del Sicilia o far deviare meno il vapore Ercolano e voi vedrete succedere l'accidente in senso inverso.— Adunque non si parli più di questo strano argomento di Del Coral, perchè senza volerlo io sono costretto dalla logica a rivolgerlo ostinatamente contro Miceli.

Passiamo avanti; *che la via lunga ne sospinge!*

Sul 3° quesito — Fileti.

» Rispondendo al terzo quesito della perizia ordinata dalla Corte nell' abbordaggio de' vapori Ercolano e Sicilia concepito ne' termini seguenti:

» Stabilita la vera posizione de' due vapori, manifestino quale manovra o quale » rotta doveano intraprendere i due comandanti se fossero stati entrambi diligenti » nel fine di non incontrarsi.

» In soddisfo di tale incarico sono a rassegnare alle SS. LL. quanto appresso. Essendo stato dimostrato nella risposta al precedente quesito, che i due vapori Ercolano e Sicilia al primo loro avvistarsi doveano trovarsi in posizione di rombo parallello, ciascuno sulla dritta dell' altro, risulta immediatamente per effetto di tale posizione, che nessuno de' due piroscafi dovea cambiar direzione, ma sibbene continuare entrambi le proprie rotte come fu praticato dal Sicilia e sarebbero passati ciascuno sulla dritta dell'altro; e ciò conformemente a quel che viene ordinato e previsto nella posizione quarta de' regolamenti per la navigazione a vapore del 1 maggio 1853.

Breve fu la risposta del Fileti al 3° quesito e tale dovea essere, avvegnachè non si trattava che di applicare la legge al fatto di già constatato nel 2° quesito.

Fileti avea stabilito in fatto dopo le sue dotte considerazioni che i due piroscafi si trovavano per rombo parallello ciascuno sulla dritta dell'altro. Questa figura di fatto è rappresentata dalla posizione quarta de' regolamenti, ove si dispone che in tal posizione ciascuno continuerà nella propria rotta; e siccome Carson attenendosi al regolamento non avea alterato il suo rombo, così il Fileti stimò inutile lo intrattenersi più oltre sopra il quesito.

Ma il Fileti non potea prevedere che il Procuratore generale in seguito nel suo atto di accusa dovea censurare la condotta di Carson per aver dato ordine di accostare a *dritta* ed a *sinistra* al momento della scoverta del lume dell'Ercolano; quindi è dovere della difesa rispondere a tale obbiezione.

Carson diede ordine di accostare mezza quarta a sinistra, quando scoprì il solo lume bianco che poteva indicargli un legno a vela. Quando però osservò il lume verde che gli indicava un vapore percorrente un parallello, ordinò di accostare sulla dritta per rimettersi sulla rotta primitiva, dalla quale si era distaccato per mezza quarta.—Quindi gli ordini dati da Carson di *sinistra* e di *dritta* per calcolo di scienza nautica non inducono alcuno avvicinamento all'urto per essersi tosto piazzato sulla primitiva rotta, che per forza de' regolamenti dovea percorrere senza alterazione.

Sul 3° quesito — Del Coral.

» Stabilita la vera posizione de' due vapori manifestino, quali manovre e quale » rotta doveano intraprendere i due Comandanti se fossero stati entrambi dili- » genti nel fine di non incontrarsi.

» Essendo dimostrato che i due vapori si erano avvistati e correvano in rombo opposto, era la legge o siano i regolamenti sulla navigazione notturna, che doveano consultare i due Comandanti supponendoli entrambi diligenti. — Noi quindi vediamo che la navigazione di Miceli sta in perfetta armonia con la figura della posizione sesta de' regolamenti notturni, egli ha ben navigato quando manovrò, prima a descrizione sulla sua dritta, e poscia incalzato dal pericolo per l'avvicinamento del Sicilia accostò tutto sopra la sua dritta, mettendo la prora verso terra, lasciando alla vista del Sicilia il lume rosso dell'Ercolano, come lo stesso Carson ha dichiarato, e come risulta dalla figura seconda presentata dal Miceli, ed allegata al processo al f...... si dimostra.

» Vediamo ora Carson secondo la sua stessa dichiarazione cosa ha praticato. Egli trovandosi sullo stesso rombo era forzato da' regolamenti notturni a piegare sulla sua dritta, ma egli invece percorre inescusabile piega come dice sulla sua sinistra.

» E questo primo errore diè causa a' susseguenti che produsse l'urto, e ciò perchè avendo il Carson scoverto il lume bianco dell' Ercolano nella direzione della sua prora incominciò fin d'allora a navigare per NE. 17° E. del compasso (e non mai prima) ed ecco perchè gli apparve il lume dell' Ercolano sopra la sua dritta, giusto perchè tagliava la rotta dell'Ercolano di O. 17° SO. del compasso da dritta a sinistra, mentre il Carson navigar dovea per E. 17° NE. del compasso, oltre ad altra mezza quarta più a dritta della rotta sudetta voluta da' regolamenti, che è quanto dire per E. $^1/_4$ NE. del compasso, e non già per NE. 17° E. del compasso che lo portava ad investire la costa. Basterebbe solo questo per provare qualmente la falsa manovra del Carson sia stata causa dell'urto e del naufragio dell' Ercolano. Ciò avvenne ancora perchè il Carson mal calcolando la posizione de' piroscafi, ed il loro risultato, come si scorge, faceva dipendere tutto dalla velocità o posizione del suo vapore solamente, per cui credendo di non potere passare di poppa dell' Ercolano prendendo la dritta giusta la posizione della figura prima (errore che il luogo dell' urto medesimo lo dimostra per la poca distanza che vi è dal detto luogo alla estremità della poppa) continuò ad accostare con poco effetto del timone nella sua sinistra; ed ecco come dallo errore della citata manovra si ricava con chiarezza la maniera come l'Ercolano venne ad esser tagliato per mezzo dell'altro il Sicilia. Mentre poi è chiaro che se anche il Carson caduto nell'errore si fosse accostato a suo tempo con tutto l'effetto del timore sopra la sua sinistra, ed arrestata la macchina giusta le manovre volute da' regolamenti della posizione quinta pure l'urto non sarebbe accaduto. È da marcare ancora che per descrivere un quadrante di cerchio il vapore Sicilia vi era di bisogno al massimo due minuti circa di tempo, e siccome il Carson stesso dice dopo un quattro minuti circa che rilevò il lume verde dell'Ercolano aveva osservato il lume rosso del medesimo, e da questo al momento dell' urto altro minuto uno e mezzo, che in tutto dall'osservazione del lume verde dell'Ercolano a quello dell'urto vi passarono minuti cinque o mezzo circa, così agevolmente si ricava da ciò che se da parte del Sicilia (ossia del Carson) si avesse fatta la dovuta attenzione al momento de' lumi dell' Ercolano, l'urto si sarebbe evitato, avendo avuto come dice lo stesso Carson minuti 5 $^1/_2$ di tempo a potere ben manovrare. E siccome per descrivere come si è detto un quadrante di cerchio dando al bastimento tutto l'effetto del timone vi era di bisogno di soli minuti due

7

circa, così se il Carson si fosse deciso di accostare sia alla dritta sia alla sinistra con tutto l'effetto del timone ed arrestata la macchina, pure l'urto si fosse evitato.

» E qui altra considerazione. Se si voglia tener conto dell'ultima osservazione del lume rosso dell'Ercolano fatta dal Carson puro ad evidenza si fa marcare l'errore in cui s'imbattè. Carson dice dopo un minuto e mezzo che vide il lume rosso dell'Ercolano avvenne l'urto, dunque è provato che l'Ercolano presentava per intero il suo lato sinistro. Perlocchè si calcolò nella condizione di allontanarsi dal Sicilia per la sua accostata tutto sopra la dritta.— Quindi è chiaro comprendere che in un minuto e mezzo di tempo (quale tempo alla ragione di miglia 10 per ogni ora corrisponde ad un quarto di miglio di distanza tra il Sicilia e l'Ercolano) tale distanza era per intera descritta dal Sicilia, se pure l'Ercolano non l'avesse resa maggiore, per come fece con la sua corsa sopra la dritta. E qui si renda il Carson stesso giudice se in tale posizione e con tale distanza descritta, ed accorciata da lui solamente poteva evitare l'urto. Cosa avesse fatto egli se l'Ercolano fosse stato uno scoglio illuminato?

» Da tutto ciò che si è detto risulta che le manovre de' due Capitani doveano esclusivamente essere quelle della posizione sesta; manovre che furono perfettamente eseguite dal Capitano Miccli, poste però in non cale dal Capitano Carson che invece fu incerto, perplesso, errò nelle manovre per come si è dimostrato.

» Poteva però il Carson mettere riparo al primo errore manovrando a seconda la posizione quinta o giusta la prima secondo i movimenti del vapore che gli restava contro. Poteva in fino il signor Carson far minorare la forza del vapore rallentando la corsa del legno da lui comandato per così avere agio di bene osservare i movimenti del piroscafo contrario e regolare le sue manovre che ne anche pose in pratica; ma Carson nella sua perplessità non pose in esecuzione alcuna delle dette manovre, perlochè avvenne l'urto. »

Del Coral al solito ama di parlar molto, ma parlandosi molto in una difesa storta si profferiscono degli errori che non possono lasciarsi correre senza censura.

Del Coral accomoda il tutto a suo modo, non gli importa che i fatti non corrispondano. Ei dice che il Sicilia navigava pel rombo E 17° NE: alla vista del lume bianco dell'Ercolano si pose sul rombo NE 17° E in atto di tagliare la rotta dello stesso di O 17° SO: perciò vedeva il lume bianco dalla parte della sua dritta.

Ma chi lo disse che il Sicilia navigava sul rombo di E 17° NE? Chi lo disse che al momento della scoverla si pose sul rombo NE 17° E del compasso? Chi lo disse che fu in seguito di tale deviazione lo scoprimento del lume un pò sulla sinistra? Carson disse e dirà sempre che navigava costantemente sul rombo NE 17° E del compasso e che scoprì il lume bianco dell'Ercolano un pò sulla sinistra al primo avvistamento, di prima intenzione e non dopo.

Tutte queste sono fantasie e non dimostrazioni scientifiche; e tutto ciò che viene dalla fantasia non istà bene alle condizioni di una perizia positiva. — Siamo all'ultimo quesito.

Sul 4° quesito — Filetti.

» Rispondendo al quarto ed ultimo quesito detta perizia sull'abbordaggio dei vapori Sicilia ed Ercolano in questi sensi concepito:

» Nell'ipotesi poi che fosse stato diligente l'uno e negligente l'altro, quali al-
» tre manovre dovea praticare il diligente per correggere l'errore altrui ed evitare
» l'abbordaggio? In termini più concreti. Posta vera la posizione in rombo oppo-
» sto assunta dal signor Micoli, avendo costui accostato a dritta al primo avvistare
» il Sicilia conformemente al regolamento, ed avendo il Comandante il Sicilia pio-
» gato a sinistra immediatamente dopo in controsenso del regolamento istesso,
» dopo questo cambiamento di posizione che dal rombo opposto mettova i due le-
» gni in due linee convergenti, dovea o pur no il signor Miceli insistere per altre
» tre volte come fece ad accostare a dritta, malgrado che senza discontinuazione
» si accorgeva dell'estranea manovra del Sicilia? Nell'affermativa quali avrebbero
» dovuto essere siffatte manovre?

» Viceversa posta vera la posizione in due linee parallele stabilita dal signor
» Carson e che tra le due linee intercedea la distanza di due miglia, a qual punto
» di questa distanza poteva Carson conoscere la erronea deviazione a dritta dell'Er-
» colano che andava proprio a tagliargli la via, e conosciutala se si avea il tempo
» e lo spazio di fare opportune manovre e quali onde evitare l'abbordaggio.

» Dalla mia precedente soluzione a' quesiti sorge ad evidenza che i due vapori al loro reciproco avvistarsi percorreano due linee parallele e non mai il rombo opposto e che l'Ercolano col volgere sulla sua dritta si pose in contraddizione co' regolamenti della navigazione a vapore.

» Quindi è che nel rispondere al presente quesito debbo attenermi a ciò che mi si prescrive nel secondo periodo di esso. E siccome detto periodo contiene due domande, risponderò su ciascuna di esse.

» *Sulla prima.*

» Carson come risulta dall'interrogatorio stimò due volte la distanza alla quale si trovava il rombo ch'egli percorreva da quello che seguiva l'Ercolano, la prima volta disse essere detti rombi distanti tra di loro per circa due miglia, e dopo tornò a stimare la citata distanza che valutò da circa un miglio, e sin qui vedea egli sempre il lume verde dell'Ercolano, dappoichè argomentava il parallelismo delle rotte. L'Ercolano intanto deviando sempre sulla sua dritta tendeva a scemare questa distanza.

» È fuor di dubbio che il Carson dovette accorgersi della falsa manovra dell'Ercolano allorchè questo gli mostrò la posticcia del lato sinistro, ove era il suo lume rosso, cioè quando il signor Miccli risolse di accostare rotondamente alla dritta, ed allora i due vapori dovean essere talmente vicini quanto non ebbe spazio l'Ercolano di eseguire lo intiero volgimento a dritta per mostrare la sua poppa al Sicilia come si dice da taluno del suo equipaggio. — Da questi fatti sono ad argomentare che la vicinanza delle rotte, allorchè Carson si accorse della falsa manovra dell'Ercolano, dovea essere minore di un mezzo miglio.

» *Sulla seconda.*

» In presenza d'una falsa manovra dell'Ercolano colla quale veniva a tagliare la rotta al Sicilia, si avea il tempo e lo spazio e cosa dovea fare Carson per evitare l'abbordaggio? — In tesi generale io son di avviso Signori, che non è facile per un perito valutare la natura de' movimenti, che avrebbe potuto fare il vapore Sicilia per isbarazzarsi dalla violenta posizione in cui il vapore Ercolano inaspettatamente lo pose, avvegnachè tutto dipende da circostanze accidentali e momentanee che sono devolute senza censura al colpo d'occhio del comandante, il quale essendo sopra luogo misura la distanza de' legni e valutando i difetti del proprio bastimento, conosce egli solo il tempo e lo spazio bisognevole per la esecuzione delle svariate manovre che potrebbe fare: in somma messe a calcolo le difficoltà tutte che la circostanza presenta sa meglio di ogni altro risolvere in questa angusta situazione a qual partito attenersi.

» Da un altro canto poi è assai azzardoso e difficile per un comandante il sottrarsi d'imbarazzo, allorchè mentre percorre regolarmente il suo cammino si vede inaspettatamente assalito da una falsa manovra di un altro vapore. Questo perchè non può egli precisamente determinare i vari movimenti più o meno inclinati che può far l'altro piroscafo, molto più quando al momento che gli mostrava il lume rosso essi erano di molto avvicinati. — Difatti quattro risoluzioni poteva prendere Carson in quel supremo momento, o volgere sulla dritta, o continuare la rotta, o fermare la macchina, o piegare a sinistra.

» Ora era un caso possibile volgendo a dritta potere incontrare di fronte il vapore Ercoiano, che gli scendeva dalla dritta stessa, ed allora si sarebbe facilmente verificato lo affondamento di ambo i vapori. — Era possibile continuando la rotta poter colpire o essor colpito. — Era anche possibile col fermare la macchina mettersi al cimento di esser tagliato a mezzo senza potersi difendere. — Quindi non gli restava altro in quella terribile posizione che determinarsi decisamente al partito di volgere a sinistra, come quello che è il più naturale ed il più prudente per colui che vuole sfuggire un assalto inaspettato che gli viene da dritta: ma la prossimità de' vapori e la loro celerità dovea rendere inutile ogni tentativo di Carson, perchè il destino avea segnato all'umanità quella notte di lutto.

Sentiamo adesso la risposta di Del Coral al sopradetto quesito; faremo indi qualche osservazione in collettivo.

Sul 4° quesito — Del Coral.

» Per rispondere alla prima parte del superiore quesito noi che abbiamo ritenuto per le sopradette dimostrazioni diligente il Miceli uniformarsi alle prescrizioni de' regolamenti della navigazione notturna, negligente però ed inosservante de' sudetti regolamenti il Carson, scenderemo non pertanto colla più severa critica ed analizzare se manovra potea il Miceli eseguire per correggere l'errore del Carson.

» Essendosi ritenuto come a verità che i due vapori correvano in rombo opposto, e dovendosi altresì ritenere che il Comandante dell'Ercolano quantunque avesse presa la dritta accorgersi dovea chiaramente che il Comandante del Sicilia venivagli sopra tagliandogli la via, devo per onore del vero rispondere che non potevasi dal Miceli cambiar direzione, primamente perchè egli non potea prevedere se il Comandante del vapore che venivagli incontro riconosciuto il suo errore avrebbe preso istantaneamente la dritta, ed allora accadendo uno scontro per momentanea deviazione del sudetto piroscafo, egli sarebbe stato dalla parte del torto, perchè l'urto si fosse verificato nel fianco destro, lorchè avrebbe indicato falsa ed erronea direzione. In secondo luogo perchè trovandosi allora i due vapori nella quinta posizione, cioè essendo in rotte convergenti, egli dovea continuare la sua rotta accostando a dritta mentre il Comandante del piroscafo che gli veniva di fronte per i sudetti regolamenti dovea arrestare la macchina accostando nella sinistra con tutto lo affetto del timone, sino che il vapore da Miceli comandato si fosse sufficientemente allontanato; ma Miceli fece un dippiù, accostò

per tre volte a dritta a segno che la prora dell' Ercolano era tutta rivolta verso terra, operando così che il Sicilia arrestando come dovea la macchina ed accostando con tutto lo effetto del timone sulla sinistra, gli sarebbe restato di poppa, per la quale manovra l'urto certamente si fosse evitato: di conseguenza sono forzato dalla mia coscienza, (che ha avuto per guida nella sua convinzione la scienza ed il fatto) a sostenere che il Miceli a malgrado si fosse avveduto della erronea manovra del Sicilia, non altro poteva eseguire se non quella che con molto accorgimento eseguì, potendo anche entrare nel suo calcolo che il Comandante del Sicilia avendo in vista il solo lume rosso dell'Ercolano si fosse ricordato che trovavasi nella posizione prima, e perciò avrebbe dovuto prendere la sua dritta.

» Finalmente dovendo disimpegnare il mio debito, e rispondere sull' ultima parte del quarto quesito, posso dire che se per una dannata ipotesi, fosse stata vera la posizione de' due vapori in linea parallella colla distanza di due miglia il Carson dovea accorgersi della deviazione dell'Ercolano a dritta sin dal momento istesso che vide comparire il triangolo che formavano i lumi del detto piroscafo, e specialmente nel vedere gradatamente oscurarsi il lume verde del medesimo. che val quanto dire dopochè l' Ercolano avesse descritto in corsa di un quarto di miglio sulla sua dritta, e siccome il Sicilia avrebbe fatto un altro quarto di miglio di cammino così il Carson alla distanza di miglio uno e mezzo ed anche di uno per una generosa concessione poteva bene accorgersi della manovra dell'Ercolano, ed avrebbe avuto di conseguenza tutto il tempo e l'agio di eseguire o la manovra voluta da' regolamenti della quinta posizione, oppure quella accordata nella prima, nell'uno e nell'altro caso l'urto non sarebbe avvenuto. »

Entrambi i periti hanno rispettivamente difeso i due capitani nella parte della responsabilità che i regolamenti danno a ciascun di loro per correggere l'errore dell' altro; ma conviene valutare la forza della rispettiva difesa.—Riduciamo a minimi termini la situazione della quistione.

Quando Carson si avvide della falsa manovra dell'Ercolano? In quell' intervallo ebbe il tempo e lo spazio a manovrare in altro modo?

È un fatto che Carson si avvide dell'accostamento dell'Ercolano, quando gli presentò coll'istantaneo *tunno a dritta* il lume rosso; pria di questo punto Carson non vedea che il solo lume verde e quindi dovea sempre giudicare che quel vapore gli passava dalla dritta. Or dalla vista del lume rosso all'urto non passarono che pochi momenti, giacchè a detta

dello stesso Miceli quella manovra fu fatta per ultimo sforzo in prossimità dell'abbordo. Quindi Carson non poteva avere nè il tempo nè lo spazio ad eseguire una manovra diversa; bisognò piegare sulla sinistra come colui che cerca sfuggire un assalto imprevisto.

Posiamo adesso la quistione sull'ipotesi contraria che noi ammettiamo senza concederla.

Quando Miceli si avvide delle pretese false manovre del Sicilia? In quell'intervallo si ebbe il tempo e lo spazio per eseguire una manovra diversa?

È un fatto dichiarato dalla bocca stessa di Miceli ch'egli concepì sin dal primo avvistamento le pretese false manovre del Sicilia, poichè ei dichiarò che vedeva sempre avvicinare i lumi del Sicilia. Or dal primo avvistamento all'urto passarono 12 minuti, giacchè tal tempo è stato dichiarato da tutto l'equipaggio dell'Ercolano. Dunque Miceli si ebbe lo spazio ed il tempo sufficiente ad affettuire una manovra differente per evitare l'abbordo; egli invece si ostinò a seguire sempre la sua dritta, anzi si sforzò nell'ultimo tratto a persistervi colla infausta manovra *tunno alla dritta;* ciò che produsse l'incontro.

Dopo ciò una delle due. O fece male Miceli e Carson non potè ripararvi. O fece male Carson, se si ammetta l'ipotesi e Miceli non seppe ripararvi: in ambi i casi il male sta per Miceli.

L'ultima parte della perizia di Fileti contiene la confutazione della dimostrazione matematica di Miceli; quella di Del Coral contiene un corollario che potea tralasciare.

Confutazione — Fileti.

» Nella risposta data a' quattro quesiti fattici dalle SS. LL. nella perizia per l'abbordaggio de' vapori Ercolano e Sicilia, ho tenuto presente la dimostrazione scientifica contenuta nello interrogatorio di Miceli a f. 96, vol. 3° del processo.

» Dalla lettura di essa ho avuto luogo ad osservare che è basata su due dati principali cioè, sul rombo della rilevazione fatta dal Cap. Carson, e sulla presunta velocità del Sicilia.—Secondo il mio modo di vedere ambi questi dati non sono esatti; dappoichè non si tiene conto dal Sig. Miceli della abberrazione del compasso che si usava sul vapore Sicilia, il quale perchè costruito in ferro le

bussole soffrivano com'è ben noto di una abberrazione tutta particolare, abberrazione che non si desume da nessun documento del processo. Inoltre il Sig. Micoli suppone che un momento dopo della rilevazione fatta da Carson i due vapori dovean mirarsi pel rombo scorretto SE. e NO. mentrechè Carson li rilevò la prima volta l'Ercolano per SE. 18° E del suo compasso, e poi fu rilevato dal timoniere per SE. $^1/_4$. E; quindi questo dato mancando di precisione non è adatto alla soluzione di una dimostrazione matematica.

» In secondo luogo il Sig. Miceli attribuisce al Sicilia un cammino maggiore di quello che faceva, ed è per effetto di questa esagerata velocità che giunge a dimostrare lo assunto che si propone, dimostrazione che non ha più luogo quante volte si dasse al Sicilia, come in effetto avea, una velocità minore di quella dell'Ercolano.

» In riguardo poi alle figure tracciate dal Sig. Miceli per dimostrare come avvenne l'incontro, sembrami piuttosto adatto a provare il contrario, cioè che lo incontro non poteva avvenire se i piroscafi avessero continuato entrambi a correre nelle loro rispettive direzioni, ed esso come il Sig. Miceli colloca l'Ercolano sul rombo O 17° SO, all'altro estremo di esso rombo vi situa il Sicilia colla prora però a NE 17°. E stando in questa posizione i due vapori è chiaro che se l'Ercolano continuava sempre la sua rotta di O 17° SO. allorchè giungeva nel punto ove si vede piazzato il Sicilia, certo non avrebbe trovato ivi quel vapore, dapoichè il Sicilia non era colà ancorato, ma camminava a sua volta e per direzione diversa dell'opposta di quella che seguiva l'Ercolano.

» Dunque se l'Ercolano non deviava la sua rotta accostando a dritta non si sarebbe incontrato col Sicilia. E qui non vale il dire che Miceli dovea volgere a dritta perchè vedea tutti tre i lumi del Sicilia, dapoichè se al primo avvistarsi il vapore Sicilia fosse stato diretto per E 17 NE cioè per il rombo opposto della rotta che teneva l'Ercolano, allora giusta la figura avrebbe potuto il Sig. Miceli scoprire tutti e tre i lumi dell'altro vapore, ma siccome il Sicilia era diretto per NE tutt'altro rombo, così non poteva Miceli vedere tutti i tre lumi del Sicilia. Per queste ragioni non ho tenuto conto della sopra citata dimostrazione di Micoli.

» È questo, o Signori, il mio coscienzioso parere che sottopongo all'intelligenza delle SS. LL. in adempimento della commessa datami.

Corollario — Del Coral.

» 1° Ambidue le carte de' Signori Monnieur e Dousses sono esatte, e sarebbe indifferente il servirsi i periti sì dell'una che dell'altra, ma che essendo più

grande quella di Monnieur, mi son servito della stessa per tutte le fatte osservazioni.

» 2° Resta lucidamente provato, che i duo vapori Sicilia ed Ercolano dovettero ritrovarsi in rombo opposto, avvegnachè mi son dato la premura matematicamente dimostrare, se mai fossero ritrovati in due linee parallelle distanti l'uno dell'altro per miglia due, l'urto non poteva avverarsi giammai.

» 3° Le diverse dichiarazioni del Miceli e le sue dimostrazioni hanno in appoggio la verità e la giustizia.

» 4° Sono al contrario erronee e contrarie al fatto quelle di Carson.

» 5° Errò il Sig. Carson fin dal principio quando trovandosi i due vapori in rombo opposto non accostò alla sua dritta secondo prescrivono i regolamenti della posizione sesta.

» Errò ancora il detto Carson quando trovandosi i due vapori nella posizione della figura quinta non volse a sinistra con tutto lo effetto del timone arrestando la macchina, errò quando in fine trovandosi nella posizione prima non volse a dritta con tutto lo effetto del timone.

» Finalmente nella dimostrata impossibile ipotesi che i due vapori corressero in lineo parallelle, intercedendovi la distanza di due miglia, il sudetto Carson dovea accorgersi della deviazione dell'Ercolano dal momento istesso che vide comparire il triangolo do' lumi del sudetto piroscafo, e di conseguenza avrebbe potuto bene e agevolmente prendere la sua dritta, oppure arrestare la macchina, accostare con tutto l'effettó del timone sopra la sinistra. Quindi le sue manovre furono assolutamente contrarie a quelle volute da' regolamenti.

« 6° Il sig. Miceli invece ebbe sempre presente i regolamenti di navigazione notturna, sia che i due vapori si trovassero di rombo opposto secondo la figura della sesta posizione, sia che si trovassero nella posizione della figura prima, sia infine quando che fossero in rotta convergente ch'è quanto dire secondo la figura della posizione quinta essendo state le sue manovre sulla dritta uniformemente a quanto prescrivono i regolamenti, facendo da diligente marinaro anche più di quanto i sudetti regolamenti dettano nella posizione sesta.

» 7° Resta in ultimo provato a luce di merigio pe' guasti rinvenuti in Genova sulla Sicilia il modo come seguì l'urto in parola, che in linguaggio marino si traduce daro la caccia; il Sicilia diede la caccia all'Ercolano. — Concludo che le cose dette sono talmente dimostrate da potere francamente affermare che tutto il torto sta da parte del Carson e la ragione per Miceli, menochè non si trovassero di coloro che volessero negare l'evidenza de' fatti ed i principi dell'infallibile scienza del calcolo.

Qui hanno termine i rapporti scritti da' periti che furon l' un dopo l'altro letti alla presenza della Corte nel dì 8 luglio 1857; ma non si arrestò qui la perizia ; voleasi dalla Corte una discussione tra i periti e Fileti la ambiva.

Io mi limito a trascrivere il verbale della discussione de' periti; non vi porto le mie osservazioni per non ripetere il già detto; ma voi potrete convincervi dalle risposte dell'uno e dell'altro da qual lato stia la ragione ed il torto.

Gran Corte di Messina — 8 luglio 1857.

« Si sono presentati il sig. Cav. Del Coral comandante del Porto, ed il sig. Fileti Direttore della scuola nautica di Palermo, quali ci hanno dichiarato esser pronti alla continuazione della perizia succennata e dare il rispettivo e definitivo loro giudizio.

» Essi hanno pria d'ogni altro ripetuto il giuramento di fare la loro dichiarazione ed il loro rapporto e daro il loro giudizio sul proprio onore e sulla propria coscienza.

» Quindi essi periti hanno l'un dopo l'altro data lettura del loro rapporto rispettivo relativo al secondo quesito, e poichè si è rilevato essere discordi i detti periti nella soluzione del cennato quesito, il Presidente li ha invitati ad una profonda discussione , affinchè sul risultato della medesima si ottenga quel chiarimento che la giustizia desidera.

» Essi periti dopo avere svolto pacatamente le rispettive osservazioni sulla materia in esame, han manifestato di persistere nel pronunziato divisamento.—Qui il sig. Cav. Com. Del Coral a sostegno di questa manifestazione ha asserito che i due piroscafi assolutamente doveano trovarsi in rombo direttamente opposto e che se anche si volesse stare allo assunto di ritrovarsi in due linee parallelle alla distanza di due miglia per le manovre eseguite, l'urto non potea accadere. Ha soggiunto che il parere del sig. Fileti va sostenuto dall' idea che il rombo lineato sulla carta per parte del sig. Carson sia vero, ciò che non può reputarsi sussistere in fatto. E che la lanterna che era visibile era certamente quella di Capo Garoupe e non quella di Antibo, mentre la prima è di luce molto più viva della seconda, che è piccola e di luce fissa.—Il sig. Direttore Fileti a sua volta ha osservato ch' egli nel suo rapporto per stabilire il punto di arrivo del vapore Sicilia si è avvalso della rilevazione fatta da Carson perchè più precisa e più adatta a stabilire detto punto. In secondo luogo se entrambi i Comandanti fossero stati allo adempimento della prescrizione della posizione di rombo parallello che è

quello di non deviare direzione, allora certamente l'urto non sarebbe avvenuto. In tal luogo credo di non prestare tutta la fiducia a ciò che dice il marinaro Alacca in riguardo alla posizione del vapore Ercolano rispetto alla visuale della lanterna di Antibo, dapoichè ogni marinaro distingue la lanterna di Antibo da quella di capo Garoupe, e vieppiù poi quando questi ha per lungo tempo battuta quella via.—Il sig. Del Coral a maggior chiarimento del suo rapporto ha significato che la lettera X sulla carta del sig. Monnieur indica il vero punto di arrivo dell'Ercolano, e che quella Y indica quella efimera del Sicilia.

» Il sig. Filoti ha fatto rilevare che dal vero punto di arrivo stabilito dal sig. Del Coral sulla carta del sig. Monnieur, non si avrebbe mai potuto scoprire la lanterna di Antibo, perchè al di là del raggio della portata di luce, oltre a che lo incontro si sarebbe verificato ad una distanza da terra di miglia 10 circa.— Il sig. Del Coral ha fatto osservare che il punto segnato como arrivo è quello del primo avvistarsi, e quindi nello spazio di 12 minuti accostando a dritta la distanza della lanterna si sarebbe attenuata di due miglia almeno.

» Indi l'uno dopo l'altro sudetti periti han fatto lettura del loro rispettivo rapporto sul terzo quesito, e siccome come conseguenza della soluzione rispettivamente data al precedente, hanno ivi portata una differente opinione, così ad invito del sig. Presidente a fare un diligente esame della materia, dessi periti han dichiarato di persistere nel rispettivo parere.

» Il sig. Fileti ha detto non sapere persuadersi da dove il sig. Del Coral ha tratto che il Sicilia pria dello avvistare l'Ercolano al lume bianco navigar dovea per E 17 NE e che solamente dopo tale avvistamento si diresse per il rombo NE 17 E del compasso.—Sulla quale osservazione il sig. Del Coral ha risposto che la rotta da tenersi dal sig. Carson per Genova dovea essere E 17 NE del compasso dai paraggi di capo Lardier, e comechè la rotta di NE 17 E del compasso fermamente si conosce essere erronea, egli dovrebbe immaginare che nella sua accostata a sinistra allora prese questa rotta erronea.—Il sig. Fileti ha osservato dippiù che secondo lui malamente invoca il sig. Del Coral la quinta posizione, mentre per posizione secondo i regolamenti reputar si deve quella in che stanno i piroscafi al primo avvistarsi, e non quella in che possono trovarsi dietro una manovra qualunque contro i regolamenti.—Il sig. Del Coral ha replicato che gli accostamenti dell'Ercolano a dritta sono stati diversi ed egli intende che ogni pericolo ha tenuto una posizione da poter fare risolvere in una maniera qualunque il Comandante dell'altro piroscafo.

» E passando poi al quarto quesito, ognun dei signori periti ha fatto lettura del rispettivo rapporto, e dopo essere lungamente discusso il cennato quesito i

sudetti periti son persistiti nelle rispettive discorde opinioni. Quindi il sig. Fileti ha presentato le sue osservazioni critiche sulla dimostrazione scientifica fatta dal sig. Miceli a sua discolpa, delle quali fattasi lettura ed invitato il sig. Del Coral a dire il suo divisamento, egli ha manifestato che riferendosi sempre alla situazione di già stabilita di essere direttamente in rombo opposto situati i due vapori e non già in linee parallele, così se qualche circostanza avesse potuto dimostrare un incontro lo reputa non ammessibile, ed ha soggiunto che per riguardo alla rotta indicata nella figura seconda della dimostrazione dell'urto è quella di NE 17 E del compasso, cioè la falsa; e che perciò dovetto essere il Sicilia in quella di E 17 NE anche del compasso, nè era appunto il triangolo de' lumi fatto regolarmente che avesse disposto di accostare sulla dritta il comandante sig. Miceli.

» Esauritosi da' signori periti lo incarico della Gran Corte loro affidato, si è redatto il presente processo verbale ch'è stato letto a' medesimi periti i quali han dichiarato contenervisi la verità e non aver cosa alcuna d'aggiungervi. »

Appresso in pubblica discussione ritorneremo con appoggi più consolidati sul campo della scienza.

IV.

Chiusura prematura del processo. — Atto di accusa del Procuratore generale e rivista del sistema degli argomenti di accusa. — Eccezione d'incompetenza della giurisdizione siciliana proposta da Carson. — Giudizio di sottoposizione ad accusa contro il solo Miceli presente.

Come si è veduto il processo dell'abbordo non era compito; molto mancava alla sua giuridica formazione. — La deposizione di Peel doveasi riformare; dovevasi sentire Sampson in Parigi; bisognava ricercare Clarys in Ancet; era giovevole sentire altri periti nella divergenza di opinioni tra Fileti e Del Coral e per il migliore accerto della verità era utile consultare i lumi di Uffiziali e Capitani di marine straniere.

Intanto il nuovo Procuratore generale Consigliere Marsala ritiene com-

pito il processo ed emette sotto il giorno 26 agosto 1857 il suo formale atto di accusa contro i due comandanti Carson e Miceli pe' seguenti reati:

1. Di omicidi involontari commessi per disaccortezza, imprudenza, disattenzione, negligenza ed inosservanza de' regolamenti.

2. E di guasti danni e deterioramenti all'altrui proprietà commessi per disaccortezza, imprudenza ed inosservanza de' regolamenti a' termini degli articoli 375 e 450 delle leggi penali.

L'atto di accusa del 26 agosto 1857 contiene due parti, l'una contro Carson, l'altra contro Miceli. — Carson è accusato per tre motivi; 1° per non aver manovrato sulla dritta secondo i regolamenti; 2° per essersi allontanato col suo vapore dopo l'urto dal vapore Ercolano; 3° per non aver tenuto dopo il naufragio una condotta umana co' naufraghi. — Miceli è accusato anche per tre cause; 1° perchè non seppe evitare colle sue manovre lo abbordo; 2° perchè non fu vigilante al servizio della guardia del bordo; 3° perchè non pensò nel momento del naufragio alla salvazione de' passaggieri. — Quantunque oggi non può venire in esame quella parte dell'accusa che riguarda Cap. Carson perchè non presente in giudizio, pure è tale la natura della causa che non può trattarsi dell'accusa di Miceli senza parlarsi della discolpa di Carson. — Quindi la difesa della parte civile non può limitare le sue osservazioni ne' soli cancelli dell'accusa di Miceli; è forza prender tutto in massa l'atto d'accusa; discolpare coi fatti e colla ragione le imputazioni di Carson; confermare e meglio ponderare quelle di Miceli e mettendo sott'occhi della Corte le vere posizioni di accusa e di difesa, convincere la stessa delle risultanze inevitabili del carico contro Miceli solamente — Io toccherò i punti principali dell'atto d'accusa e mostrerò con brevi osservazioni da un lato l'erroneità degli argomenti contro Carson e dall'altro la saviezza di quelli contro Miceli.

Il Procurator generale dopo lunga esposizione de' fatti processuali e dopo un sistema di argomentazione or contro l'uno or contro l'altro Capitano, passa a stabilire le posizioni di colpabilità rispettiva ed accusa Carson ed anche Miceli.

Accusa Carson perchè manovrò contro i regolamenti o perchè non seppe evitare l'abbordo per correggere le false manovre dell'Ercolano.— Accusa Carson perchè indietreggiando immediatamente dopo l'urto cagionò l'affondamento subitaneo dell'Ercolano. — Accusa Carson perchè non si fermò sul luogo del naufragio quanto dovea per la salvazione de' naufraghi.

Accusa indi Miceli perchè convinto della falsa manovra del Sicilia dovea operare in modo d'evitare l'abbordo; al contrario egli girò di bordo quando non dovea; egli girò quando si dovea fermare. — Accusa Miceli perchè egli non era al suo posto in coverta nel momento dell'abbordo. — Accusa infine Miceli perchè non curò di salvare i naufraghi disponendo l'occorrente pria e dopo l'incontro.

È evidente che i motivi di accusa contro Carson sono futili e senza fondamento.

Non si regge il primo motivo, giacchè Carson operò le sue manovre secondo i regolamenti. Questo dipende dal determinare la vera pozione de' due vapori al momento dell'avvistamento, cioè se quella del parallello o quella del rombo opposto. Or non è a dubitarsi del parellellismo quando si vuole stare alle rispettive dichiarazioni de' comandanti adattate sulla carta nautica; quando si vuole stare alle dichiarazioni de' marinari del Sicilia che videro il lume dell'Ercolano alla dritta; quando si vuole stare alle deposizioni de' passeggieri dell'Ercolano Sampson, Clarys, Valentini, Peel, che attestano l'oscitanza della guardia del bordo; quando si vuole stare alla perizia del Sig. Fileti direttore del collegio nautico e conoscitore profondo della scienza; quando finalmente si vuole stare al buon senso che ci spiega l'impossibilità d'un abbordo tra due vapori in rombo opposto, de' quali l'uno volge alla dritta e l'altro prosiegue il suo cammino.

Non si regge il secondo motivo di accusa, giacchè non è vero che Carson dopo l'urto diede ordine d'indietreggiare; gli ordini di fermarsi ed indietreggiare furon dati pria dell'urto nel fine di evitarlo; ma di questi due ordini il macchinista non intese che il primo e tosto lo eseguì. Quindi non è vero quello che asserisce il Procurator generale a

carico di Carson: se dopo l'urto il vapore si distaccò un poco, questo avvenne per la forza stessa dell'urto che dovea ingenerare una contro-spinta al movimento e ciò valse per sciogliere il Sicilia dallo impaccio dell'altro vapore che lo avrebbe potuto far colare a fondo insiememente. Adunque male a proposto il Procuratore generale accusa Carson per l'indietreggiamento immediato dopo l'urto che fu naturale e non ordinato; che valse a giovare invece di nuocere.

Non si regge il terzo motivo di accusa, giacchè Carson dimorò sul luogo del naufragio per ore tre circa e questo tempo era più che sufficiente per operare un completo salvaggio. È troppo accusare d'inumanità un Comandante dopo una tremenda catastrofe, ove si perde la superiorità del comando e tutto si opera per consenso universale. Carson non potea muoversi senza il consiglio supremo di tutti i naufraghi e dopo tre ore sarebbe stata imprudenza attendere dippiù, quando i naufraghi raccolti avean bisogno de' soccorsi di terra.

Adunque i tre motivi d'accusa posti in campo dal Procurator generale contro Carson non si reggono punto. — Carson operò in quell'occasione secondo i regolamenti, secondo la scienza e fece quanto il dovere e l'umanità richiedeva.

All'incontro i motivi di accusa contro Miceli sono ineluttabili ed inescusabili.

Miceli nell'ora fatale dell'avvenimento non era in coverta; egli si era abbandonato al sonno lasciando la guardia in balia di se stessa.—Chiamato da Sampson alla vista del Sicilia non rispose; Clary e Peel non lo videro sulla coverta; Valentini giudicò che non vi era; fu salvato dal naufragio in calzonetti e camicia; la prima parola che rivolse a Scarpati fu quella d'un rimprovero per aver malamente confidato alla sua vigilanza. Eppure Miceli dovea stare di guardia e basta questo solo fatto ben ponderato per riversare su lui tutta la risponsabilità di tanto disastro.

Ma dato che venisse meno questo motivo di accusa. Miceli sarebbe responsabile per le sue manovre false.—Egli e non Carson fu il vero autore dell'abbordo per l'esecuzione di due manovre, l'una più falsa e

più imprudente dell' altra. Egli misurando con l' occhio pratico la posizione parallella de' due vapori non dovea ordinare la manovra di volgere sulla dritta, poichè con tal manovra veniva a tagliare la rotta del Sicilia. Egli avvicinandosi sempre più al Sicilia non dovea ordinare la seconda manovra di accostare *tunno* a dritta, poichè con questa seconda manovra girò il suo vapore in modo da traversarsi sotto la prora del Sicilia, che cercava col piegare a sinistra di schivare l'assalto.

Scendendo da ipotesi ad ipotesi, Miceli non potrebbe liberarsi dalla colpa per non aver saputo evitare l'abbordo, quand' anche Carson, ciò che non è, avesse mancato alle sue manovre.—Miceli disse nel suo testimoniale ch'egli si avvide ben tosto delle false manovre del Sicilia, quindi egli era in condizione di spazio e di tempo a poter correggere l'errore altrui, a poter piegare sopra altra manovra, a poter fermare la macchina; ma egli persistè sempre sulla dritta, anzi manovrò *tunno alla dritta;* quindi si avvicinò al Sicilia e produsse l'abbordo. Egli era al caso di evitare e nol fece; quindi egli mancò a' regolamenti, mancò alla scienza, mancò all'arte.

Era già il tempo in cui Carson dovea presentare le sue eccezioni perentorie; non poteva abbandonare quella importantissima della sua nazionalità inglese, giacchè egli doveasi mettere in tutta regola anche per rispetto agli assicuratori di Londra, che indirettamente hanno interesse in questo giudizio (1). Epperò Carson non lasciò a primo settembre 1857 di presentare la eccezione d'incompetenza della Corte di Messina e di ogni altra giurisdizione Siciliana per carenza assoluta di poteri a giudicare un suddito inglese accusato di preteso reato avvenuto fuori il territorio Siciliano in alto mare. — La Corte di Messina con deliberazione del 5 settembre 1857 rigettò la eccezione perentoria del Carson, e per evitare di svolgere il merito di questo tema importantis-

(1) Il vapore Sicilia assicurava in Londra a tutti rischi e tra questi anche il caso di collisione con altri legni era previsto in contratto secondo l'uso.—Miceli in una seconda memoria si meraviglia fortemente di questa clausola di assicurazione e quasi quasi vuol provare l'imperizia di Carson per il fatto di una previzione di collisione!!!

simo nelle materie del dritto internazionale, si appoggiò alla semplice considerazione che la Corte di Messina era competente per sovrana delegazione a giudicare siffatta causa.

Ricorso propone Carson in Corte Suprema di Giustizia avverso tal decisione ed invoca come violate le leggi del dritto pubblico internazionale non che quelle del Regno. — Egli assume che le leggi d'ogni stato d' ogni regno imperano sovra tutto il territorio nazionale e quindi i reati di qualunque natura commessi dagli stranieri sopra il territorio sono giudicati e puniti colle leggi del luogo. Però il mare non è territorio di alcuno; è neutro perchè appartiene a tutti; quindi i reati commessi in alto mare non possono giudicarsi che con le leggi proprie della nazione a cui appartiene l' individuo. Vero si è che la nazionalità della bandiera del legno in cui si è imbarcato l'individuo obbliga costui a certi impegni sul luogo; ma tali impegni sono di natura civili, perchè dipendono da obbligazioni contrattuali, quali non possono estendersi alle materie penali che derivano dal dritto pubblico e delle genti.

I Giuspubblicisti d' Europa non han potuto concedere alla nazionalità della bandiera il potere di far divenire il legno di commercio territorio esclusivo; difatti ancorato in un porto o in una rada straniera assume il carattere di territorio locale sottoposto alle leggi di quel regno (1). Non è così pei legni da guerra; ivi la bandiera rappresenta la sovranità della nazione attuata ne' mezzi di forza e non la perde giammai in qualunque luogo si trovi; ivi le leggi del regno imperano sopra tutti gl'individui dell'equipaggio siano sudditi siano stranieri, perchè ivi non cessa giammai di esistere il territorio della bandiera.

Alla base di questi principî inconcussi di dritto internazionale il Capitan Carson ha attaccato col rimedio estraordinario del ricorso la decisione della gran Corte di Messina che si piacque respingere un eccezione perentoria d'incompetenza così bene appoggiata sul dritto.

Intanto richiamati in carcere i due Comandanti per passarsi al giu-

(1) Vedi Azuni — Wallel — Philismore — Opere di dritto internazionale.

dizio di accusa Carson si rifiutava a farsi giudicare da quella Corte, per la cui incompetenza pende giudizio in Corte Suprema di giustizia. —Non così per Miceli che qual suddito di S. M. Siciliana è obbligato rispondere de' suoi delitti alle autorità giudiziarie del Regno. Quindi venne aperto per Miceli il giudizio di accusa e la Corte non potendo dalla lettura del processo non riconoscere la di lui colpabilità ne' fatti dell'abbordo lo sottopose ad accusa con decisione del 9 gennaro 1858.

V.

Prospettiva de' preparativi della pubblica discussione — Suoi tre grandi periodi — Primo periodo: sviluppo degli elementi del carico secondo la lista del P. M. e risultanze in sostegno dell'accusa — Secondo periodo: sviluppo degli elementi del carico secondo la nota della parte civile e risultanze più aggravanti le condizioni dell' accusa — Terzo periodo: sviluppo del discarico secondo le posizioni dell'accusato e risultanze contrarie o poco utili allo scopo — Preponderanza del carico sul discarico.

Nel dì 8 giugno 1858 la Corte di Messina apriva la pubblica discussione della causa a carico di Capitano Francesco Miceli; ma un incidente comico rappresentato dall' accusato sospese per quel giorno la seduta. — Costui in spreto de' regolamenti presentavasi in uniforme innanti la Corte; ma la Corte lo ripulsava e con apposita deliberazione ingiungeva a Miceli di comporsi in abito cittadino; indi riapriva la pubblica discussione.

I preparativi del dibattimento rappresentavano, come suole avvenire in tutti i giudizi penali, una lotta antagonista tra le pruove a carico e quelle a discarico. Da un lato le liste del Pubblico Ministero e della parte civile stavan contro Miceli in sostegno dell'accusa e della querela; dall'altra le posizioni a discolpa dell'imputato sostenevano gli sforzi della

difesa. Miceli chiese molto per la sua discolpa; chiese testimoni, chiese periti; nominò a sua scelta gli uni e gli altri e la Corte non volendo nulla negare alla difesa ammise tutte le risorse dell'umano artificio.

Quantunque la pratica forense non sempre si sia prestata alla latitudine della difesa per non dar campo alle speculazioni del mendacio, pure in questa causa il sistema seguito dalla Corte è stato di giovamento non poco agl'interessi della giustizia, avvegnachè tra mezzo le mille speculazioni della difesa la verità è surta più gigante e più minacciosa.—Arduo assunto invero è quello di travolgere la verità, poichè dessa ha una logica più potente di quella dell'errore e del mendacio!

Portiamoci adunque sul campo della pubblica discussione, assistiamo al suo svolgimento, valutiamo gli atti che vi si compiono sollennemente e vedremo sviluppare la verità tra mezzo le pastoje dell'artifizio e sorgere più gigante la reità di Miceli.

Eppure per quanti sforzi facciamo colla nostra mente a render più esatta questa esposizione giuridica non possiamo al certo ritrarre al naturale tutti gli effetti morali della pubblica discussione, poichè ci manca sempre la parte fisiocratica delle deposizioni, cioè quell' attitudine materiale e morale del testimone, quel timore, quel tremito, quel pallore, tutti i fenomeni in somma che il corpo presenta quando l'animo è in contrasto colla verità e col pudore.—Oh quanti di siffatti fenomeni si rimarcarono sul volto de' testimoni a discolpa! Ma se sfuggono alla penna questi effetti morali, nessuno potrà dubitare che essi rimasero impressi nell' animo de' giudicanti come cifre indelebili che dovranno figurare una volta nella formazione del convincimento.

Non è senza scopo il far rimarcare avanti tempo che i risultati della pubblica discussione lungi di distruggere gli elementi dell' accusa, li hanno sempre più rassodato rendendo peggiore la condizione dell' accusato. — Quest'osservazione che noi mettiamo come a preliminare non è al certo che la conseguenza immediata dell'esame analitico della pubblica discussione e quindi merita per ordine di logica una collocazione ed una postura affatto differente di quella che le abbiamo as-

segnato: però siccome quella conseguenza è lo scopo finale delle nostre ricerche, così abbiamo creduto utile per l'apprezziazione degli elementi del dibattimento il rammentarla come esordio.

La pubblica discussione della causa a carico di Capitano Miceli presenta tre grandi periodi che sono controdistinti dall' indole giuridica dello scopo rispettivo.

Il primo periodo è quello consagrato al carico in sostegno dell'accusa ed ha per suoi confini la lista del P. M.

Il secondo periodo è quello consagrato ancor esso al carico in sostegno della querela ed ha per confini la nota della parte civile.

Il terzo periodo in fine è quello destinato al discarico in sostegno della difesa ed ha per confini le posizioni a discolpa dell'accusato.

Primo periodo della pubblica discussione.

L'accusa contro Miceli dettata dal Pubblico Ministero e ritenuta dalla Corte nella decisione di sottoposizione si fonda sopra due elementi principali, cioè sopra due imputabilità costitutive ciascuna per se stessa un reato di negligenza e d'inosservanza a' regolamenti previsti dall'articolo 375 delle leggi penali.—Queste due imputazioni a carico di Miceli sono; 1° un fondato sospetto che egli non era sulla coverta quando avveniva lo scontro, ma si era abbandonato al sonno lasciando la sua guardia della dritta, ciò che costituisce un reato di negligenza previsto dai regolamenti; 2° una mancanza di mestiere per non aver saputo correggere l'errore delle manovre del Sicilia manovrando in modo da evitare lo scontro, ciò che costituisce un reato d'imperizia previsto dai regolamenti.

L'accusa si poggia sugli elementi del processo scritto ed offre per pruova del carico i testimoni e gli atti indicati nella lista.

Nella categoria degli offesi, danneggiati e querelanti figurano secondo la lista del P. M. 1° D. Girolamo Ruffo Principe di Spinosa. 2° D. Ferdinando Cucurullo. 3° Maddalena Marsiglia. 4° Maria Ambrosano. 5° D. Errigo Du Pac. 6° Sig. Robert Peel. 7° D. Salvatore De Pace. 8° D. Giacomo Domenico Valentini.—Di costoro taluni si sono presentati in pubblica discussione a confermare le loro deposizioni o querele; gli altri

non essendo comparsi per motivi d'impedimento, si è data lettura delle loro deposizioni.

Tra tutte queste deposizioni del carico le più importanti al certo sono; quella di Robert Peel fatta in Genova nell'aprile del 1854 e quella di Giacomo Valentini fatta in Limoges nel settembre del 1856.

Peel dichiarò sotto la santità del giuramento due circostanze di gran rimarco contro Miceli; l'una fu quella che egli non vide sulla coverta il Cap. dell' Ercolano, nè si accorse che vi fossero gli uomini destinati alla guardia, anzi giudicò che se vi fossero stati avrebbero potuto evitare l' abbordo; la seconda circostanza deposta da Peel fu quella di avere inteso da un cameriere del Sicilia il rimprovero fatto da Miceli a Scarpati nella frase « Salvatore voi mi avete tradito. » Vero si è che la dichiarazione di Peel fatta in Londra non rammenta affatto queste due circostanze di fatto; ma ciò non altera punto la condizione giuridica del carico, perchè la prima dichiarazione di Genova è stata colla lettura ritenuta come elemento processuale e quindi faciente parte del carico. Sarebbe quistione a farsi di maggiore o minore credibilità per l'una o per l'altra dichiarazione, ma tal quistione troverebbe il suo posto nel periodo del discarico quando l'accusato vorrebbe giovarsi della seconda dichiarazione nella sua difesa.

Valentino rispondendo ad analoga dimanda ha deposto ch'egli è convinto che se il Capitano dell' Ercolano e gli ufficiali del bordo fossero stati al loro posto l' investimento si sarebbe evitato.

Quindi questa prima categoria di testimoni non ha nulla presentato di variazione alla pruova a carico desunta dal processo scritto, anzi il tutto è stato confermato nel senso dell'accusa.

Nella categoria de' testimoni a carico presentati dalla lista del P. M. figurano: 1° Luigi Ruggiero. 2° Luigi Montagna. 3° Luigi Solazzo. 4° Sig. Alfredo Schurk Suquet. 5° Sig. Filippo Clarys. 6° D. Stefano Trifflietti. 7° Gaetano Pitini. 8° Salvatore Parisi.

I primi tre testimoni Ruggiero, Montagna e Solazzo facienti parte dell' Ercolano hanno confermato le rispettive dichiarazioni esistenti in processo *(Verbale della PP. DD. 2ª seduta.)*

Ruggiero e Montagna chiamati a carico dal P. M. furono anche invitati alla discolpa ; nulla potevasi sperare da loro , giacchè in atto addetti al servigio della compagnia napolitana e noi vedremo a suo luogo la parte che essi rappresentano nella commedia della discolpa. Pure essi non compresero che nel confermare le loro dichiarazioni scritte diedero l'appoggio desiderato all'accusa; quello cioè dell'ostinazione di Miceli nel manovrare costantemente alla dritta, avvegnachè nel sistema dell' accusa Miceli è ritenuto in colpa per non aver saputo variare le sue manovre in modo da evitare l'urto. Ecco perchè il P. M. poneva sulla lista a carico i nomi di Ruggiero e Montagna.

La presenza di Solazzo in pubblica discussione era oziosa; egli dormiva nel momento dell'urto e quindi nulla vide e nulla conosce. Forse il P. M. lo metteva in nota per la circostanza deposta da lui di nulla conoscere del discorso di Schiazzano, onde indurre la inverosomiglianza delle pretese rivelazioni. Ad ogni modo l'accusa ha trovato nella deposizione di Solazzo la conferma alla sua prima dichiarazione.—Ma la difesa che non avea fatto prima alcun conto di questo ragazzo escludendolo fin'anco dalla nota a discolpa, ne profitta in pubblica discussione e lo porta a dichiarare una circostanza nuova non mai ventilata precedentemente, quella cioè che egli si salvò nella lancia stessa in cui fu raccolto il Capitano Miceli ed ivi ebbe l'occasione ad osservare che lo stesso non fu raccolto dal naufragio in calzonetti e camicia, ma *vestiva calzoni neri, stivaletti e gilè con fodera bianca.*

Ma richiesto Schiazzano se quando salvò colla sua lancia il Capitano Miceli vi era con essi il Solazzo, rispose negativamente.—Ma richiesto Corvaja se quando raccolse dalla scala del vapore Sicilia i salvati della lancia di Schiazzano vi era con essi il Solazzo, rispose negativamente. —Ed a che dubitare ancora della fallacia del Solazzo, quando lo stesso Miceli nel suo interrogatorio disse essersi salvato nella lancia assieme a due soli marinari del suo equipaggio , cioè *Francesco Argento e Giovanni Dellaria? (Vol. 3 del processo;)*

Vedremo appresso nel terzo periodo della pubblica discussione, quando si parlerà delle posizioni a discolpa , quale valore intende dare Miceli

alla circostanza deposta da Solazzo. Per ora possiamo conchiudere come abbiamo fatto pe' precedenti, che questi testimoni del carico essendosi uniformati alle loro dichiarazioni scritte non hanno per nulla alterato lo *statu quo* dell'accusa.

Continuando l'analisi de' testimoni a carico ci troviamo in presenza de' passaggieri Suquet, Clarys e Triffiletti, persone rispettabili ed indipendenti delle cui dichiarazioni si è data lettura in pubblica discussione.

Voi conoscete la dichiarazione di Suquet che attribuisce lo scontro a poca vigilanza anche delle guardie dell'Ercolano. *(Vol. 1.)*

Voi conoscete la dichiarazione di Clarys che trovandosi in coverta dell' Ercolano momenti prima dello scontro si maravigliava fortemente in vedere abbandonato il servigio della guardia del bordo dal Capitano e dall'equipaggio. *(Vol. 1.)*

Voi conoscete in fine la dichiarazione del defunto Triffiletti, nella quale attribuiva lo scontro a poca vigilanza della guardia dell' Ercolano.—Di coteste dichiarazioni si è data lettura in pubblica discussione e quindi l'accusa ha ritratto un solido puntello alla sua pruova.

Finalmente gli ultimi testimoni del carico presentati dal P. M. sono i due camerieri del Sicilia Gaetano Pitini e Salvatore Parisi. Costoro deposero in pubblica discussione due circostanze importantissime; l' una fu quella relativa al rimprovero fatto da Miceli al pilota Scarpati « Salvatore tu mi hai tradito » circostanza da loro uniformemente deposta in Genova ed in Messina durante l' istruzione: l'altra fu quella che venne fuori dopo un' interrogazione speciale, cioè che Miceli fu raccolto dal naufragio in calzonetti e camicia.

Queste due circostanze erano terribili per Miceli, giacchè prese in collettivo annunziavano sciaguratamente che egli non era al suo posto nei momenti del disastro. Epperò i due testimoni furon fatti segno delle più complicate interpellanze dell' accusato nello scopo di prenderli in contradizione e sfiduciare il loro deposto; ma siccome la verità non può inorpellarsi facilmente, così la perseveranza de' testimoni finì col distruggere le folli speranze dell' accusato.—Ecco le fasi del debattimento in riguardo a questi due testimoni.

Parisi introdotto in udienza ha deposto che sul Sicilia si salvò il pilota Scarpati ed indi il Capitano Miceli, e quando Scarpati si accorse di costui gli disse « Capitano io mi consolo, speriamo che si salvasse anche il figlio vostro. » Allora il Capitano Miceli gli disse « Ah! Salvatore, mi hai tradito. » E quegli rispondeva « Capitano eravamo vicini alla terra e mi son gettato alla dritta. » Ed il Capitano Miceli battendosi la fronte con la mano replicava « mi hai tradito! »

Gli si fece rimarcare una variazione esistente con la prima dichiarazione sulla circostanza della risposta di Scarpati « Capitano eravamo vicini alla terra e mi son gettato sulla dritta » giacchè ivi è stato detto « Capitano io credeva ch' eravamo troppo contro terra ed ho fatto girare a sinistra. » Ma una tal variazione è di nessun rilievo all'essenza del deposto, perchè accenna a' sensi di una giustificazione marittima che non poteva esser capita da un cameriere, il quale al certo non conosce in linguaggio nautico l'importanza di una virata a dritta o a sinistra: di fatti lo stesso Parisi in altra occasione ritorna a dire la sinistra invece della dritta; ciò che mostra la niuna importanza che egli dava a quel significato. Però l'essenza del deposto è conservata e l'essenza consiste nelle espressioni del rimprovero fatto da Miceli a Scarpati « Salvatore tu mi hai tradito » rimprovero che indica con molta evidenza essersi Miceli abbandonato senza successo nella fiducia del suo pilota.

Continuando la dichiarazione Parisi depone la seconda circostanza di fatto cioè che Miceli fu veduto nella galleria del Sicilia in calzonetti e camicia, di che fu spogliato e rivestito con abiti apprestati dal signor Triffiletti.

Dopo tutto ciò il Presidente ha richiesto al testimone quando ebbe luogo il discorso tra Miceli e Scarpati, cioè se prima o dopo che Miceli fu condotto nella galleria e spogliato ed il testimone rispose che fu dopo che fu spogliato e rivestito.

A questo punto la difesa si scaglia di assalto contro il testimone accusandolo di contradizione per aver detto precedentemente che il discorso fu fatto al primo apparire di Miceli nella galleria del Sicilia.—

Ma d'onde tanto abberramento? Parisi non disse allora nè prima nè dopo; Parisi disse allora che come Scarpati vide Miceli gli diresse il soprascritto discorso; ma del quando Scarpati si accorse di Miceli era ignoto; Scarpati poteva nella confusione non accorgersi subito della di lui comparsa; poteva come fu detto dal cameriere Parisi trovarsi in sonnolenza allo arrivo di Miceli; fu per questo che il Presidente lo invitava a chiarire una tal circostanza.

È inutile attaccare la verità colle sorprese. giachè la verità è più potente dell'artificio umano.

Dopo gl'insuccessi del primo tentativo che venghiamo di discutere, la difesa ne mise avanti un secondo nello scopo di inficiare la fede del dettato del testimone.—Come mai, grida la difesa, poteva Scarpati dire a Miceli » speriamo che si salvi vostro figlio « quando il figlio di Miceli era di già salvo? Ma noi rispondiamo. D'onde Scarpati poteva conoscere questo fatto? Il figlio di Miceli non era in galleria; nessuno sapeva nè in quel momento si curava sapere ch' egli trovavasi a riscaldare nella macchina; quindi era ben naturale che Scarpati avesse diretto a Miceli quei pietosi auguri sul di lui figlio. Noi il ripetiamo essere vano tentativo trovare nelle minuzie il mezzo per abbattere il tenore d'una deposizione così naturale e verosimile.

Introdotto quindi l'altro cameriere Pitini ha riferito la circostanza del discorso di Miceli e Scarpati negli stessi termini ed alle stesse condizioni.—Ha detto essersi salvato pria Scarpati, indi Miceli e l'ultimo il di costui figlio, giacchè fu l'ultimo a scendere nella galleria non conoscendo se prima trovavasi in altro punto del bordo.— Ha riferito che dopo spogliato il Miceli da' *calzonetti di tela e camicia* in cui trovavasi e dopo rivestito con abiti fornitigli da Triffiletti, lo Scarpati si rivolse allo stesso dicendogli: « Comandante mi consolo che vi siete salvato, speriamo che sia salvato anche vostro figlio » E Miceli allora gli disse: « Ah Salvatore tu mi hai tradito » Lo Scarpati replicava: « Comandante credeva che il legno era spinto troppo verso terra ed ho voltato a sinistra ». Ecco dunque un'uniformità di linguaggio col deposto di Parisi; entrambi furon presenti a quel fatale discorso ed entrambi se

ne ricordano i sensi. — Solo in un punto sono divergenti; ma lo sono in una parola che non si riattacca all'essenza del deposto, nella parola di *dritta* e *sinistra*; e noi lo abbiam detto che Pitini e Parisi non erano in condizione di comprendere il linguaggio marittimo, con cui io Scarpati intendeva giustificarsi in faccia al suo comandante.

Difatti è ben difficile il comprendere quella giustificazione da un uomo che non sia del mestiere. — Scarpati intendeva giustificare le sue manovre a dritta, dal perchè credeva che il suo vapore trovavasi più atterrato di quello che non era; credeva trovarsi nella stessa linea d'acqua che percorreva il vapore Sicilia in rombo opposto allo stesso; ma l'urto avverato dopo tanto accostare a dritta verso terra lo fece avvertito dell' inganno di credenza, sotto la cui pressura stava la sua mente. — E fu così il fatto , tale quale venne rapportato nella sua purezza pria di essere inorpellato dalla passione e dall' interesse; ma quella voce di verità fu come un baleno che solca l'emisfero e si perde nel buio della notte.

Ecco quanto se ne diceva allora. — La guardia della dritta dell'Ercolano era disattenta; Miceli spogliato dalle sue vesti era sul letto; il pilota Scarpati secondo l' usanza stava nel suo camerino a formare gli stati de' passeggieri imbarcati in Genova. Solo l' inglese Sampson si accorge del lume del Sicilia ed al suo gridare uscendo Scarpati dal camerino senza osservare per qual direzione restava il lume scoverto da Sampson, ordinò al timoniere volger sulla dritta, quando non dovea che seguir la propria rotta.—Se Sampson alla scoverta del lume non avesse gridato, Scarpati non avrebbe dato alcun ordine ed i vapori non si sarebbero urtati. L'attenzione di Sampson fu l'occasione dell'abordo, come la negligenza di Miceli ne fu la causa!

Adunque Pitini e Parisi rapportano quella risposta di Scarpati meccanicamente senza intenderne il senso ed è per questo ch' essi non rammentano bene le parole di *dritta* e *sinistra* (1); ma l'essenza del

(1) Argento testimone di Miceli richiesto a qual direzione restava la lanterna di Villafranca rispetto alla prora dell'Ercolano disse una volta alla dritta, una volta alla sini-

dialogo è ben compresa da loro; entrambi capirono che si trattava di un rimprovero fatto da Miceli a Scarpati che lo avea tradito nella fiducia in lui riposta.

Questi due testimoni si mantennero sempre invariabili in presenza di tutti i rincontri. — Chiamati in dialogo tra loro si mantennero uniformi. Chiamati l'un dopo l' altro in dialogo con Scarpati si mostrarono più saldi di scoglio in faccia alla tempesta. E come poter vacillare un testimone che depone il vero?

E fu il vero quel che deposero Pitini e Parisi, avvegnachè la Provvidenza ha fatto consegnare sulle carte un estragiudiziale che non può mentire, quella cioè di Robert Peel.—Costui in Genova l'indomani dell'avvenimento depose aver inteso da un cameriere del vapore Sicilia che Miceli avea profferito in faccia a Scarpati queste acerbe parole: » Salvatore tu mi hai tradito «. Di quanto valore sia una tale estragiudiziale per la qualità della persona che la depose e per la innocenza delle circostanze di tempo e di luogo, ognuno senza meno il comprende.

Eppure Miceli e Scarpati dovean trovare un mezzo per inficiare la forza probante di tali deposizioni e questo mezzo fu quello d'una semplice inversione dal singolare in plurale cioè: » Salvatore vedi come ci hanno tradito « Ma un tale ritrovato è goffo; esso va in lotta colla filologia e con la logica. Lo stesso Presidente dirigendosi a Scarpati gli mostrava la inverosimiglianza di quella espressione e Scarpati imbarazzato e stretto a dare una risposta se ne usciva dicendo che *non sa nè può dire cosa abbia avuto in mente Miceli!* Però quel modo d'uscirne lo pose in nuovo imbarazzo, poichè egli avea detto sopra di aver risposto a Miceli » *Che volete il caso è fatto* « (*Seduta 5ª*).

Abissus abissum invocat — Quando la verità ha sollevato il lembo del velo alla menzogna, l'astuzia umana si dibatte indarno per ricoprirla! Difatti quel ritrovato di Miceli » Salvatore ci hanno tradito « fu un rimedio peggiore del male, poichè venne a gittarli nelle pastoje di

stra. — La difesa cercò ricondurlo; ma la parte civile non ne fece alcun caso, giusto perchè non poteva essere che l'effetto dell'ignoranza della classe (*Seduta 4*).

una manifesta inverosimiglianza. Tradimento importa abuso di confidenza, violazione di fede, malgoverno della fiducia. Se Carson poteva mancare al suo mestiere non per questo era colpevole di tradimento verso Miceli e Scarpati.—La parola tradire non si presta punto al desiderio di Miceli e fu quella un' invenzione quanto goffa altrettanto infelice.

Adunque la confessione di Miceli e Scarpati non potendo sussistere in quel senso antifilologico, deesi intendere nel senso naturale per come è stato rappresentato da' testimoni Parisi e Pitini ; quindi essa lungi di distruggere il deposto lo conferma sempre più e lo accredita con più forza agli occhi della giustizia e della verità.

Raccogliamo in un quadro i risultati del primo periodo della pubblica discussione relativo alla pruova a carico presentata dal P. M.

Tutti i testimoni chiamati dal P. M. gli offesi, querelanti, danneggiati, i marinari dell'Ercolano, i passeggieri, i camerieri del vapore Sicilia hanno confermato sollennemente le loro deposizioni esistenti nella scritta; nessuno di loro si è ritrattato, anzi taluni hanno aggiunto circostanze più aggravanti contro Miceli, come han fatto i due testimoni Pitini e Parisi per la circostanza del modo di vestito in cui Miceli venne raccolto dal naufragio.

Adunque se l'accusa si è fondata sopra gli elementi del processo, se questi elementi in pubblica discussione si sono mantenuti costanti, anzi si sono meglio afforzati nel carico; è forza conchiudere che la pruova dell' accusa ha acquistato tutti i gradi giuridici per sostenersi meglio contro l'accusato.

Secondo periodo della pubblica discussione.

La parte civile ha avuto in mira di rafforzare colla sua pruova a carico i dati dell'accusa contro Miceli e di aprire un arco maggiore al concepimento dell'accusa stessa.—Essa ha voluto sostenere due grandi imputabilità contro Miceli; la prima quella della sua negligenza consistente nell'abbandono della sua guardia ; la seconda quella della sua imperizia per aver manovrato contro la scienza, il mestiere e le leggi regolamentarie.

La parte civile in riguardo alla prima imputabilità di Miceli non ha voluto ripetere gli stessi argomenti dell'accusa, bensì ha offerto una circostanza nuova intieramente al processo ma domandata da qualche tempo, quella cioè della condizione di vestito in cui Miceli trovavasi nei momenti della catastrofe. — Una tal circostanza di fatto è di grave valore per rinforzare la pruova della negligenza di Miceli, giacchè la condizione del vestito è l'argomento più eloquente per spiegare senza misteri l'assunto. — Uscire dal naufragio in calzonetti e camicia, non essendo possibile svestirsi in mezzo all'onde, è la pruova la più decisiva che Miceli non era sul ponte ne' momenti di quella sciagura.

I testimoni offerti dalla parte privata in pruova di tal posizione di fatto sono: 1° Gaetano Pitini. 2° Salvatore Parisi. 3° Pietro Corvaja. 4° Francesco Saverio Schiazzano.

Pitini e Parisi già ricevuti come testimoni del P. M. deposero uniformemente alla posizione della parte civile, cioè che Miceli fu salvato sul vapore Sicilia in calzonetti di tela e camicia, e che spogliato di quelle vesti venne rivestito con abiti offertigli dal Sig. Triffiletti.

Corvaja già nostromo del Sicilia e parente di Miceli confermò la posizione della parte civile spiegando ch'egli trovavasi sulla scala a raccogliere i naufraghi che venivano nelle lancia ed in quell'occasione osservò il Miceli vestito in *calzonetti e camicia* sbarcare dalla lancia di Schiazzano.—È utile far rimarcare che contro tal deposizione l'accusato non ha prodotta alcuna osservazione.

Schiazzano timoniere del Sicilia ha deposto uniformemente alla posizione sovrannotata, cioè che Miceli fu salvato da lui nella lancia del vapore Sicilia ed era vestito con *camicia* e *calzonetti di tela*. — L'accusato non ha fatta alcuna osservazione.

Intanto richiesto se nella lancia ove fu salvato Miceli si trovavano i marinari Solazzo ed Argento, egli rispose negativamente. Epperò surse il bisogno di aprirsi successivamente i dialoghi con Solazzo ed Argento.

Nel primo dialogo lo Schiazzano negò che Solazzo si trovava in quella lancia, ma costui alla sua volta affermò che vi era e che vide

Miceli vestito con *calzoni neri stivaletti e gilè*. — Intanto richiesto il Solazzo se conosceva Schiazzano e se lo vide nella lancia, rispose che lo conosceva; ma in quel momento non lo vide perchè non *conobbe le persone che vi stavano*.

Che significa tal contradizione? Se Solazzo non conobbe le persone che stavano sulla lancia, come mai poteva riconoscere Miceli e vederlo vestito sino agli stivaletti?

Nel secondo dialogo Schiazzano negò che Argento trovavasi sulla lancia, ma Argento dal suo canto disse che vi si trovava rannicchiato a prora ed osservò Miceli vestito di calzoni gilè e stivaletti; disse ancora che *Schiazzano non era in quella lancia (2ª seduta)*. — Ma buono Dio, come può prestarsi fede ad un testimone di tal fatta? Miceli stesso non ha saputo negare che Schiazzano il salvava ed oggi il marinaro Argento viene dicendo il contrario. Eppure chi il crederebbe? Miceli in pubblica discussione ha dato del mendacio a Schiazzano ed ha sostenuta la dichiarazione di Argento dicendo che in quel momento non udì che la sola voce di lui e che non nominò Solazzo perchè non *potea vedere nello stato di abbattimento* in cui si trovava *(2ª seduta)*.

Ma Miceli non si ricorda che nell' interrogatorio disse di aver veduto nella lancia i suoi marinari Argento e Dell'Aria, come oggi asserisce che non potea vedere? È d'uopo di memoria per sostenere il mendacio!

Adunque quattro testimoni uniformi tra loro, non smentiti quantunque contradetti, sostengono mirabilmente la posizione di fatto presentata dalla parte civile, cioè che Miceli fu salvato dal naufragio in calzonetti e camicia, siccome suole giacere l'uomo abbandonato al sonno.

Fermiamoci qui a considerare i risultati del dibattimento in riguardo alla colpabilità di Miceli per la sua oscitanza al servizio.

Noi crediamo che se i soli elementi offerti nella lista del P. M. bastano a determinare l'accusa contro Miceli, i nuovi elementi presentati dalla parte civile non possono che rendere soverchiamente estesi i motivi determinanti la stessa. Difatti raccogliendo in massa quanto è stato detto e discusso nell'orale, abbiamo diffinitivamente assodate tre circostanze; la prima è quella deposta da' passeggieri Peel, Clarys

e Triffiletti relativamente alla mancanza di servizio sul vapore Ercolano; la seconda è quella dichiarata da' camerieri Pitini e Parisi relativamente al rimprovero fatto da Miceli a Scarpati « Salvatore come mi hai tradito »; la terza finalmente è quella affermata da' sudetti Parisi e Pitini non che da' marinari Schiazzano e Corvaja relativamente al vestito di semplici calzonetti e camicia in cui venne salvato Miceli.— Or queste circostanze sono di natura tale che ciascuna di esse presa isolatamente è capace a determinare il fatto che Miceli non stava al suo posto: se poi si riuniscono in collettivo, allora sì che il dubitare di tal fatto sarebbe follia.

Sin qui la parte privata ha camminato di accordo coll'accusa; oggi comincia a tracciare una strada diversa. Il P. M. ha creduto accusare Miceli per inosservanza de' regolamenti, non come colui che ha errato nel manovrare; ma come colui che non ha saputo correggere lo errore di Carson onde evitare lo abbordo. — Quantunque giuridicamente parlando i risultati dell'accusa sono gli stessi, sia che si incolpi di errore nel manovrare. sia che s'incolpi di negligenza per non aver saputo evitare lo scontro, essendovi nell' uno e nell' altro caso inosservanza a' regolamenti; pure per l'onore della scienza e della verità è d' uopo far rimarcare che Miceli mancava sin dal principio per aver manovrato in controsenso de' regolamenti, per avere in ispecialità girato alla dritta mentre dovea continuare la sua rotta. È questo il punto di colpabilità a cui la parte civile vuol condurre il Miceli ed essa ha dato tanto sviluppo a questo punto da lusingarsi che l'accusa sarà per adottarne il tenore.

Onde sostenere una tale posizione di fatto, cioè che Miceli sin dal primo avvistamento errò sul modo di manovrare, la parte civile mette da banda le ipotesi della scienza e si riduce alla semplice pruova del fatto risultante dalla maniera come i vapori si avvistarono tra loro, cioè se in rombo opposto come intende Miceli o in linea parallella siccome Carson afferma. Avvistarsi due vapori in rombo opposto o vedersi in parallello è fatto generico che può esser constatato dal detto di testimoni; tutto è effetto della posizione in cui si vedono i lumi;

se i lumi si vedono dritto di prora non è dubbio che i vapori percorrono il rombo opposto, se dessi si vedono dal lato dritto o sinistro è segno incontrastabile che i vapori percorrono il parallello. I regolamenti prevedono l'uno e l'altro caso e prescrivono nel primo caso manovrarsi rispettivamente sulla dritta, nel secondo seguirsi la propria rotta.

Ridotta a questi termini la quistone, non resta ad assodarsi che il nudo fatto del come si videro i lumi de' due vapori; per fortuna è questo un fatto che può attestarsi dai testimoni di veduta.

La parte civile ha presentato i seguenti testimoni: 1° Giuseppe Caravella guardia addetta alle scoverte di prora. 2° Pietro Corvaja nostromo. 3° Francesco Saverio Schiazzano timoniere. 4° Samuele Sampson inglese e una sua lettera originale esistente in processo.

Ponghiamo o Signori seria attenzione al dettato di questi testimoni della parte civile.

Caravella assente non è comparso in pubblica discussione; la Corte ha ordinato darsi lettura delle sue dichiarazioni esistenti in processo *(Vol. 1°, 2° e 4°)*. Costui quale guardia di prora fu il primo sul bordo del Sicilia a scoprire un lume a luce bianca da lungi restare sulla dritta del legno. — Progredendo il cammino scoprì *un lume verde*.

Or chi non osserva dal detto di Caravella che il vapore Ercolano scorreva un rombo parallello a dritta rispetto al vapore Sicilia? Ma no o Signori, non faremo adesso le osservazioni; è più importante per ora sentire il linguaggio de' testimoni senza interruzioni e senza chiose.

Corvaja chiamato in pubblica discussione depose ch'egli nel momento dell'avvistamento trovavasi sul boccaporto intento a levare le ceneri dalle caldaie; intese due tocchi di campana segno di accostare a sinistra e per curiosità affacciandosi allo sportello osservò *un lume a luce bianca in distanza restare alla dritta* del Sicilia; continuò egli il suo lavoro, dacchè ritenne non esservi alcun pericolo da temere *(Seduta 3°)*.

Schiazzano timoniere del Sicilia depose in pubblica discussione che egli *osservò il lume bianco dell'Ercolano sulla dritta* del Sicilia, quando

a' tocchi di campana si cominciò a piegare sulla sinistra e spiegò questa circostanza dicendo che non poteva vedere il lume bianco perchè l'Ercolano navigando per la dritta del Sicilia egli incoutrava l'ostacolo delle lancie che impedivano la veduta del lume. — Soggiunse ancora che se l'Ercolano fosse venuto drittamente di prora avrebbe potuto vedere il lume sudetto. Interrogato a richiesta dell'accusato a dire per qual direzione l'Ercolano gli restava a dritta, ha risposto ignorare con precisione il rombo, ma posso dire che restava *fuori la grua della dritta del Sicilia*. *(Seduta 8ª.)*

Sampson finalmente passeggiero sull'Ercolano è stato offerto dalla parte civile per essere chiamato a deporre oralmente ed in difetto che fosse data lettura della lettera originale esistente in processo. Il P. M. ha chiesto parimenti darsi lettura, ma con protesta di non meritare alcuna fede, perchè mancante di autografità. La difesa dal suo canto ha fatto osservare non potersi dar lettura di un documento sfornito di ogni qualsiasi legalità, però si è rimesso alla giustizia della Corte.

La Gran Corte:

» Considerando che la parte civile ed il P. M. han chiesto la lettura della lettera di che si tratta e la difesa si è rimessa sul proposito alla giustizia della Gran Corte.

» Che il P. M. ha protestato però non meritare alcuna fede, perchè mancante di autografità.

» Che non vuolsi ritenere del tutto oziosa la lettura di essa lettera *tenendone il conto la Gran Corte che debba ai termini di legge*.

» A voti unanimi: Delibera darsi lettura della lettera presentata dalla parte civile che si dice scritta dal signor Sampson, salvo a tenersene dalla Gran Corte quel conto che sarà di ragione. »

Dopo ciò il P. M. ha chiesto che si traduca in italiano la lettera del signor Sampson e la Corte aderendo alla richiesta ha nominato periti per la traduzione. *(Seduta 2ª.)*

Qual conto deesi tenere di questa lettera? La parte civile sin da quando presentò in processo questo documento vi ha detto: sentite Sampson a Parigi: chiamatelo in pubblica discussioue innanti la Corte; verifi-

cate con tutti i mezzi il suo carattere: in somma ha mostrato per questo testimone un'attitudine tale da farvi aggiustare fede alla verità di quella lettera. Epperò voi non potete non tener conto di essa; è quistione di più o meno fede nel vostro animo; ma qualche grado di credenza è forza concederlo. Noi non vogliamo penetrare più dentro: la credibilità è suscettibile come lo specchio al soffio ed è miglior consiglio in materia siffatta lasciare al fatto la proprietà naturale d'insinuarsi.

Ecco i sensi della lettera di Sampson:

» Signori — M' incresce di non aver potuto rispondere prima alla vo-
» stra lettera; numerosi affari arrivando a Parigi me l'hanno impedito:
» non posso rispondere a tutte le domande che m' indirizzate, ma ecco
» ciò che ho visto: verso le 11 $1/2$ della sera del 24 aprile io stava
» sul ponte dell' Ercolano alla dritta fra i camerini e la poppa del bat-
» tello guardando i due fari che vedeva a terra, quando rivolgendo
» gli occhi dall'altro lato vedo un lume vicino a noi che supposi sulle
» prime essere un altro faro, e che dovevamo essere molto vicini alla
» terra da quel lato; avanzo un passo e vedo un altro lume (blù io
» credo più abbasso:) compresi tosto ch'era un altro gran battello vici-
» nissimo a noi; gridai al timoniere in francese senza lasciare il mio
» posto « badate, non vedete voi ciò » in questo momento fu suonata
» la campana a bordo dell' Ercolano: al medesimo istante io scorgo
» l' altro lume, allora non vi fu dubbio che veniva dritto addosso a
» noi, io gridai Capitano! e nel momento che chiamava Capitano la
» seconda volta, la Sicilia piomba su di noi a sinistra con un fracasso
» orribile su' camerini che si trovano a poppavia del tamburo. Io fui ro-
» vesciato dagli alberi e quando mi ritrassi da questa posizione il
» nostro battello era di già in due ed in procinto di colare; corsi alla
» poppa per gettarmi a mare; quando vidi due marinari che facevano
» calare la piccola lancia che è appesa a poppa, non vi era altri che
» me in questo istante su quella parte del ponte, ebbi il tempo di sal-
» tare in quella piccola lancia: noi abbiamo raccolto un marinaro che
» nuotava! i marinari cominciarono a remare verso terra, e io allora

» vedeva il faro d'Antibo in faccia a me, un altro faro alla mia sini-
» stra e i tre lumi del Sicilia dietro di me, potei distinguere i tre lumi
» del Sicilia per quasi due ore ancora al sito del sinistro. Vi prego
» Signori di farmi sapere se vi è qualche speranza di riavere gli effetti,
» che sono a bordo del disgraziato bastimento, poichè io aveva ne' miei
» bagagli oggetti di gran valore per me. — Accogliete Signori l'attestato
» della mia distinta considerazione.

» 49 Sobborgo S. Honorè. — Sabato 6 maggio Charles Sampson.

Così scriveva Sampson da Parigi al signor Condamin figlio e Vian in Marsiglia. — Se quella lettera è apocrifa sfidiamo il signor Sampson a smentirla!

Raccogliamo i risultati di questa pruova.

Caravella, Corvaja, Schiazzano attestano concordemente aver veduto dal bordo del Sicilia il lume bianco dell'Ercolano stare sulla dritta.—Caravella inoltre dice di aver veduto il lume verde. — Nissuno dice di aver veduto i tre lumi in rombo opposto.—Dunque è indubitabile che il vapore Ercolano scorreva un parallello sulla dritta rispetto al vapore Sicilia.

Dall'altro canto Sampson assicura aver veduto sul lato dell' Ercolano che guardava la terra (cioè sul lato dritto dello stesso) un lume che gli sembrò un altro faro. — Indi scoprì un lume blù (verde). Dunque è evidente che il vapore Sicilia scorreva un parallello sulla dritta del vapore Ercolano (1).

Ecco spiegato il gran problema della causa col semplice gioco dei lumi senza ricorrere a posizioni matematiche arbitrarie ne' suoi dati di fatto ed il gioco de' lumi in materia di navigazione a vapore è la guida più certa per giudicare di notte tempo della rispettiva posizione de' piroscafi. — L'art. 18 del regolamento per la notturna navigazione a vapore in riguardo alla quarta posizione prescrive: *che i piroscafi*

(1) Sampson dopo la scoverta del lume verde avvisa il timoniere, sente suonarsi la campana e vede il Sicilia vicinissimo dritto di prora ad urtare. — Egli non distingue tempo nel racconto; ma è ben naturale che questi fatti si successero con spazi regolari di tempo; cosichè deesi intendere che prima fu scoverto il lume verde, indi venne suonata la campana per girarsi a dritta e poscia fu veduto di sopra il Sicilia, giacchè l'Ercolano volgendo a dritta gli si era attraversato di prora.

A e B vedendo rispettivamente i soli lumi verdi, dappoichè i rossi sono nascosti da' rispettivi paralumi, conchiuderanno evidentemente ch'essi passano l'uno a dritta dell' altro; e in conseguenza in tal posizione il manovrare sulla dritta tenderebbe ad avvicinare i legni ed a farli urtare.

Così avvenne nella specie; imperochè l'Ercolano manovrando sconsigliatamente sulla dritta distrusse la distanza del parallello e si attraversò sulla rotta del Sicilia, d'onde ne successe l'abbordo tra la prora del Sicilia ed il fianco sinistro dell'Ercolano. E tale fu il giudizio che ne formarono tutti i marini del Regno e stranieri alla base della perizia generica fatta in Genova; tale fu il giudizio che ne concepì dottrinalmente il professore Fileti; tale in fine fu il giudizio dell'uomo impareggiabile in tal materia, del defunto Capitano Triffiletti (1).

Dopo ciò raffermiamo la conseguenza. — Se il secondo periodo del dibattimento ha reso più gravi le condizioni del carico contro Miceli determinando in punto di fatto che egli sin dal principio errò nel manovrare a dritta, poichè i vapori si avvistarono in linea parallella e non già sul rombo opposto; la conseguenza si è che la sua imputazione dee assumere un carettere giuridico differente da quello ritenuto nell'accusa, cioè il carattere d'inosservanza a' regolamenti per erronee manovre e non quello attribuitogli d'inosservanza a' regolamenti per non aver saputo evitare lo scontro. Ripetiamo esser questa una quistione di onore e non di effetto giuridico; ma nelle grandi sciagure l'onore è anche qualche cosa che non merita esser sepolto nell'indifferenza.

Quindi portiamo fiducia che l'accusa ispirandosi ne' risultati del carico offerti dalla parte civile modifichi nel corso della pubblica discussione i motivi determinanti della sua requisitoria col ritenere colpevole il Miceli; 1° di negligenza ed inosservanza de' regolamenti derivata dal

(1) Stefano Triffiletti scrisse due lettere da Genova colle quali giudicò dell'accaduto a favore di Carson, uniformemente a questo avea deposto in Genova. Questa deposizione e queste lettere dopo la morte di Triffiletti sono un gran monumento nella causa, perchè rappresentano il giudizio di quell'uomo sommo. La Corte dopo istanza della parte civile e dopo adesione del P. M. ha ordinato la lettura della dichiarazione del Triffiletti e per le due lettere ha ordinata la verifica del carattere.

fatto di aver lasciato il ponte nell'ora della sua guardia; 2° d'imperizia ed inosservanza de' regolamenti determinata dal fatto di aver manovrato a dritta mentre i vapori scorrevano sul parallello.

Terzo periodo della pubblica discussione.

Siamo già entrati nel terzo ed ultimo periodo della orale, nel periodo della discolpa dell'accusato. — Il carattere predominante di questo periodo è l'incertezza la perplessità l'ondeggiamento della pruova; ivi la verità è alle prese con l'errore e la menzogna; ivi tutto è creazione stento contradizione; da un lato testimoni dipendenti in atto ai servigi della compagnia napolitana, depongono come per concerto sulle posizioni a discolpa; dall'altro gli stessi testimoni sono in aperta contradizione tra loro, si smentiscono a vicenda ed in mezzo a tanta lotta i risultati della pruova a discarico, lungi d'abbattere gli elementi del carico, non fanno che aumentarne il valore e la forza.

Miceli ha presentato lunghe posizioni a discolpa al numero di 16 ed ha afferto molti testimoni, de' quali a suo luogo ne conosceremo la condizione, i rapporti ed il valore rispettivo. — A meglio far rimarcare la futilità di quelle posizioni e la debolezza e niuna efficacia de' mezzi di pruova, noi ripartiremo il periodo del dibattimento portando sopra ciascuna parte le nostre osservazioni.

PRIMA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» 1° Che il ponente (Miceli) avvolto nel suo solito cappotto di mare nella notte del 24 al 25 aprile 1854 verso le ore 11 ¾ p. m. del'orologio di bordo trovavasi a passeggiare sul cassero dell'Ercolano, quando si avvistò dalla guardia Francesco Argento un lume dalla parte di prora alquanto a sinistra.

» 2° Che avvertito di ciò il pilota Salvatore Scarpati diede avviso al ponente, ed essendosi riconosciuto essere un piroscafo che batteva un rombo opposto diede il ponente tantosto ordine di accostare circa una mezza quarta sulla dritta, locchè fu praticato per organo del marinaro San Filippo.

» 3° Che vedendo più avvicinarsi i lumi nuovamente il ponente replicò i suoi ordini di accostare a dritta aggiungendo *via*, locchè fu eseguito a tocchi di campana dal sudetto pilota Scarpati.

» 4° Ma insistendo quel legno a battare la sinistra nuovamente diede ordine il ponente di voltare sempre più a dritta *e via* con altro tocco di campana sperando sempre che il comandante del piroscafo che gli venia incontro avesse corretto il suo errore battendo anch'egli la dritta.

» 5° Che accorgendosi il ponente proseguire dal piroscafo contrario la rotta sopra la sua sinistra ordinò un altro tocco di campana senza aggiungere il *via* servendosi dell'espressione *tunno alla dritta*, in modo tale da fare presentare al piroscafo che aveva di contro la posticcia del lato sinistro ov' è situato il fanale rosso per farsi senza dubbio alcuno avvertito della posizione in cui trovavasi.

» 6° Che scorrendo quel piroscafo con tutta velocità urtò l'Ercolano nel fianco sinistro . . . .

. . . .

» 13° Che standosi sulla coverta di un piroscafo qualunque è difficile riconoscersi di notte alcuno individuo . . . .

. . . .

» Posizione aggiunta — Che allorquando nella notte del 24 al 25 aprile 1854 fu raccolto da un' imbarcazione del Sicilia era vestito nel seguente modo : camicia di colore , cravatta nera , gilè di velluto di cotone color grigio, calzoni di panno blù, stivaletti di brunella di Francia. — Avea inoltre un orologio inglese appeso al collo con catena di argento. »

In sostegno di queste posizioni Miceli ha offerto per testimoni Francesco Argento, Salvatore Sanfilippo, Salvatore Scarpati, Luigi Ruggiero, Sebastiano Alacchi, Giuseppe Alacchi, Luigi Montagna, Antonino Cusmano.

Ma qual si è la condizione di questi testimoni ; in quale rapporto stanno con l'accusato Miceli? — Essi stessi l' han dichiarato in pubblica discussione che in atto stanno a' servizi della compagnia napolitana ; essi fanno parte degli equipaggi de' vapori appartenenti a quella compagnia e come tali ricevono un salario dalla stessa.

Questa prima osservazione è di un gran valore per sapersi apprezzare per quanto valgono le loro dichiarazioni. La compagnia napolitana è interessata doppiamente in questa causa, interessata come que-

relante e parte civile contro Carson e De Pace, interessata come querelata e responsabile civilmente insieme a Miceli.—Quindi i testimoni che hanno un rapporto di dipendenza così stretto con la compagnia napolitana e per conseguenza còn Miceli che ne è il capitano, non possono offrire alla giustizia tutta la fede che si richiede nella persona del testimone.

È vero pur troppo al dire di Beccaria che ogni uomo ragionevole che ha una certa connessione colle proprie idee e le cui sensazioni sono conformi a quelle degli altri uomini può esser testimonio nei giudizî; ma non tutti hanno la medesima maniera di vedere e di sentire, nè in tutti parla il medesimo interesse di dire o di non dire la verità. I legislatori romani, osserva Filangeri, negavano l' udizione a quei testimoni che potevano avere rapporti di amicizia e di dipendenza con l'accusato e con l'accusatore; ma la nuova legge se concesse a costoro il dritto di deporre, non ha prestato alle loro deposizioni tutta la fede della credenza.—Questa classe di testimoni, dice Nicolini, ha sempre qualche interesse a mentire e se la legge non ne ha impedita l' udizione, alcerto non ha voluto che il giudice di fatto aprisse tutto il suo cuore alle loro voci (1).

Voi ve ne convincerete sul fatto quando sarete per rimarcare le inverosimiglianze e le contradizioni de' loro detti.—Eccoci all'opera.

Argento richiesto sulla prima posizione a discolpa rispose uniformemente, se non che ha detto di non potere affermare che il sig. Miceli era avvolto nel cappotto di mare, giacchè egli stava di guardia a prua e quindi non *poteva vederlo.*— Conobbe però che Miceli era sul cassero per avere udita la voce di lui. (Forse Miceli cantava l'aria del pirata?) *(Seduta 4ª)*.

Intanto interrogato il testimone in qual punto del bordo stava il Miceli rispose che passeggiava quando *alla poppa* e quando *alla prora.* Ma come mai poteva Argento vedere il Miceli che passeggiava ora a poppa ora a prora, s'egli disse non averlo veduto, perchè si stava alla guardia

(1) Nicolini Istr. crim. vol. 1.

di prua? E se anche si fosse voltato a riguardare indietro, come mai poteva vedere il Miceli che passeggiava a poppa, quando egli stesso disse che da poppa a prora non possono distinguersi le persone? Tanta contradizione è figlia del mendacio.

Lo stesso testimone deponendo sulla seconda posizione disse aver veduto il vapore Sicilia venire in rombo opposto; ma poscia interrogato ad istanza della parte civile a dire come abbia veduto i lumi del Sicilia rispose in principio aver osservato il lume bianco e poi essendosi avvicinato quel legno all' Ercolano e questo piroscafo *accostando sempre alla dritta* vide tutti i tre lumi.

Ma non ha compreso il testimone che deponendo in tal modo ha rovinato tutta la posizione di Miceli? Se i vapori erano sul rombo opposto come assume Miceli, allora Argento dovea vedere i tre lumi pria che i vapori facessero alcun movimento; ma l'aver veduto i tre lumi dopo che l'Ercolano accostava sempre alla dritta, vuol dire che i vapori erano sul parallello e volgendo l' Ercolano sempre alla dritta venne a piazzarsi sulla linea del rombo del Sicilia, donde solamente poteva scorgere i tre lumi.—Non faremo motto di altre inconcludenze che si toccano con mano nella dichiarazione d'Argento, perchè nel percorrere questo terzo periodo del dibattimento siamo decisi a lasciare le minuzie e concentrarci alle grandi osservazioni, onde da un lato non renderci noiosi e dall'altro assicurare meglio gli effetti del convincimento morale.

San Filippo interrogato sulla posizione additativa ha dichiarato che trovandosi presso la macchina a riscaldarsi osservò che Luigi Montagna portava i vestiti di Miceli per asciugarli ed eran dessi: *calzone di panno di colore oscuro, camicia, flanella di lana, calzonetti, scarpe e gilè di color sorcigno* (*Seduta 4ª*).

Richiesto dal sig. Presidente a precisare se erano *scarpe* o *stivaletti* ha detto non poterlo affermare, perchè *era in quel momento in confusione* per la gran sventura avvenuta.—Ma se per la confusione in cui trovavasi il testimone, non poteva distinguere le scarpe dagli stivaletti, come mai poteva vedere riconoscere e precisare il dettaglio del vestito, il colore oscuro, quello sorcigno ec.? E peggio ancora, come

mai poteva la dimani ravvisare e riconoscere addosso a Miceli gli stessi panni che si erano asciuttati? Rimarcare tante sottigliezze per creare una posizione che va contro il fatto, è lo stesso che violentare la logica ed insultare il buon senso.

Scarpati interrogato sulla posizione additativa ha risposto che egli vide Miceli nella galleria che veniva spogliato dal cameriere Montagna da Trifflietti e da altre persone, degli abiti cennati nella posizione ed indi lo vide coricare coprendosi di lenzuolo e di altre coverte *senza che si fosse rivestito* (*Seduta 5ª*).

Oh la menzogna! È un fatto assicurato anche dalla bocca di Miceli ch' egli fu tosto rivestito de' panni offerti dal sig. Trifflietti: Miceli stesso comprese il peso di quel mendacio e con apposita domanda tentò richiamarlo; ma Scarpati era di già buttato nell' imbarazzo e quindi rispose che fu un *suo giudizio* quello di supporre che Miceli si sia coricato ignudo, perchè il testimone si trovava nella stessa condizione.

Suo giudizio... ma se egli disse aver veduto Miceli al primo apparire, averlo abbracciato, avergli manifestato che suo figlio era salvo, avere inteso da Miceli l'apostrofe « Salvatore ci hanno tradito », averlo veduto spogliare, come poi non vide ch' egli fu rivestito degli abiti di Trifflietti? Vorrà dire forse che dal momento che fu spogliato non si occupò più di lui e rivolse altrove i suoi sguardi? Ma questo non può dirlo più, giacchè egli depose averlo veduto anche quando si coricava e quando si *copriva di lenzuolo* e *di altre coltri*.

Adunque è forza conchiudere che Scarpati non si avvide del Miceli se non dopo d' essere stato tutto spogliato e rivestito e fu appunto allora e non pria che avvenne il dialogo tra lui e Miceli giusta il deposto de' camerieri del Sicilia. Da qui la conseguenza che non è vero l'abbracciamento tra Scarpati e Miceli, non è vero il discorso affettuoso, nè la famosa apostrofe « Salvatore come ci hanno tradito », non è vero insomma quanto Scarpati ha asserito nel dialogo con Parisi e Pitini. *(Seduta 5ª).*

Tra mezzo le contradizioni e le inverosomiglianze la verità trova sempre la via per trionfare!

Ruggiero interrogato sulla 13ª posizione ha dichiarato che quando la notte è scura un individuo che si trovi sulla coverta non può *vedere neppure a breve distanza* le persone che stiano sulla coverta medesima, che può vederlo bensì quando la notte è serena e vi sia splendore di luna e può anche raffigurarle alla distanza d' una diecina di passi (*Seduta 6ª*).

Come non può vedersi una persona anche a breve distanza? Ma se tutti i suoi compagni han dichiarato che può vedersi anche di poppa a prora una persona, sebbene non si riconosca?—Ma se è un fatto che non ha bisogno di pruova, perchè è intuitivo con l'umana esperienza, che a breve distanza qualunque sia il buio della notte si vede e spesso si riconosce una persona? Quando un testimone è preoccupato a favorire egli si lascia sfuggire de' paradossi che tornano di nocumento invece di giovare.

Alacca Sebastiano essendo morto si è data lettura della sua dichiarazione esistente in processo (*Vol. 3º*).

Alacca Giuseppe dopo una seconda citazione è comparso a deporre uniformemente alla prima parte delle posizioni a discolpa di sopra enunciate. È curioso come nel mentre nella prima deposizione il testimone ha affermata la presenza in coverta del Capitano Miceli che passeggiava avvolto in cappotto, poi ad una interpellanza della parte civile risponde non sapere indicare il punto ove stavano Miceli Scarpati e San Filippo, giacchè egli dal suo posto del timone, donde non si mosse, non *ebbe occasione di vedere dove si erano*.—In somma Miceli è come l'araba fenice: il timoniere Alacca lo ritiene in coverta ma non lo vede a poppa: la guardia Argento lo presume sul ponte, ma non lo vede a prora. È singolare infine come i due Alacca padre e figlio riferiscono nelle loro dichiarazioni date in Messina tante particolarità di manovre, mentre nel loro costituto fatto in Antibo innanti al Console nulla accennano su tali particolarità. — Che volete? gli Alacca eran soli in Antibo; in Genova avrebbero deposto come gli altri!

Montagna interrogato sulle prime tre posizioni rispose uniformemente, aggiungendo che l'ordine fu di accostare una quarta e non mezza quarta (*Seduta 7ª*).

Muove le risa il vedere un cameriere di vapore che vi parla il linguaggio marinaresco; che vi parla di rombi di quarti di mezze quarti: che vi parla di accostare a dritta, di *tunno* alla dritta. — E che cosa poteva saperne un cameriere di conoscenze nautiche, se il suo officio è quello di servire i passeggieri e stare nella galleria? Se fosse di uso nelle pubbliche discussioni d' invitare il testimone a ripetere i sensi delle posizioni a discolpa sulle quali sono chiamati a deporre, oh allora avreste veduto il Montagna confondere i termini della scienza con quelli del suo mestiere.

Abbiamo veduto Montagna da marinaro, vediamolo adesso da cameriere. — A coerenza della posizione additativa egli osserva Miceli salire le scale del Sicilia in calzoni gilè scarpe e con un' orologio appeso al collo; gli dà compagnia sino alla galleria, indi lo lascia per ritornare in *coverta a prendere una forbice* onde tosargli i capelli per medicargli le ferite. — È curioso che si va in coverta a prendere una forbice; è curioso che non si domandi ad uno de' camerieri del Sicilia per potergliela fornire; è curioso che Montagna, l'*affezionato* Montagna, lasci il suo comandante a mezzo della galleria in quello stato miserando per andare in coverta a prendere una forbice che poi non portò.

Nè questo è tutto. Il testimone continua a dire che dopo aver spogliato Miceli, domandò dell'olio per riporvi l'orologio di già bagnato e tosto gliene fu apprestato un bicchiere dal cameriere Pitini.

Chiamato Pitini in dialogo lo smentì sollennemente facendo osservare che essendo egli intento ad assistere le persone che si erano salvate dal naufragio non avrebbe certo *perduto tempo ad apprestare l'olio* al Montagna *(Seduta 7ª)*. Se il verbale di pubblica discussione ritraesse i movimenti dell'uditorio, come i stenografi fanno nelle assemblee parlamentarie, avremmo al certo rimarcato i segni di approvazione del pubblico al motteggio del Pitini. E come non ridere sopra tante insussistenze?

Noi abbiam parlato de' testimoni e delle loro dichiarazioni sul conto della prima parte delle posizioni a discolpa; ora diciamo qualche cosa sul merito delle posizioni stesse.

Si coglie con mano che lo scopo a cui Miceli ha mirato nelle prime sei posizioni quello si è di giustificare le sue manovre fatte costantemente sulla dritta stabilendo la posizione de' vapori in rombo opposto.

Già si è mostrato quanta poca fiducia meritano i testimoni di Miceli pe' loro rapporti di dipendenza e per l'inviluppo delle loro contradizioni nel deposto. Pure accettando l'ipotesi che le posizioni siano state completamente provate, Miceli invece di conseguire il suo scopo non ha fatto che apprestare le armi all'accusa.

Difatti è così. L'accusa ha incolpato Cap. Miceli per non aver saputo manovrare in modo da evitare l'abbordo, anzi lo facilitò colla sua ostinazione di voltare sempre a dritta. Questo è l'argomento dell'accusa. Or con quelle posizioni Miceli ha favorito l'accusa, perchè ha offerto la pruova in sostegno delle sue costanti manovre a dritta, che costituiscono l'elemento di colpabilità maneggiato dall'accusa.

La 13ª posizione a discolpa ebbe per scopo quello di abbattere le dichiarazioni de' passeggieri Peel, Clarys e Sampson relativamente alla circostanza da loro deposta di non aver veduto in coverta Cap. Miceli. Ma lo scopo non è affatto raggiunto, avvegnachè i testimoni della posizione affermano concordemente che sulla coverta d'un piroscafo possono vedersi, se non riconoscersi le persone. — Or i passeggieri questo deposero, di non aver veduto alcuno della guardia dell'Ercolano nè Capitano nè marinari e la presenza o la mancanza di persone è fatto materiale che può osservarsi anche in tempo di notte.

Finalmente la posizione additativa fu preparata nello scopo di contrastare la posizione di fatto della parte civile relativamente alla condizione di vestito in cui Miceli fu rilevato dal naufragio. Ma a parte delle contradizioni evidentissime nelle quali i testimoni di Miceli sono cadute per sostenere che Miceli era vestito di calzoni gilè e stivaletti, invece di calzonetti e camicia; pure lo scopo non è affatto raggiunto, perchè anche in quell'attitudine di vestito poteva egli trovarsi a dormire nel suo gabinetto. L'importante a smentirsi era il dialogo di Miceli con Salvatore Scarpati e l'apostrofe terribile « Salvatore tu mi hai tradito » quel dialogo riferito

concordemente da' camerieri del Sicilia, rapportato per estragiudiziale da Robert Peel e non negato da Miceli e Scarpati quantunque invertito con espressioni non ammesse dalla filologia e dalla logica.

Adunque Miceli non ha nulla cangiato le condizioni del carico colla prima parte delle sue posizioni a discolpa, avvegnachè mentre da un lato ha presentata una pruova d'una entità troppo sfiduciata, dall'altro non ha raggiunto lo scopo delle sue tendenze.

SECONDA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» 7° Che dal timoniere del Sicilia Francesco Schiazzano non fu avvertito il lume bianco dell' Ercolano se non quando accostò per ordine del suo Capitano mezza quarta a sinistra. Che neanco vide il lume verde.

» 8° Che nella direzione in cui vedevasi il piroscafo Ercolano si avrebbe dovuto accostare *tunno* alla dritta ed arrestarsi la macchina per accertarsi de' movimenti del piroscafo che stava contro. »

Per sostenere queste due posizioni Miceli chiamava in dibattimento il timoniere del Sicilia Francesco Schiazzano; ma Francesco Schiazzano lo smentiva sollennemente.

Sulla 7ª posizione egli spiegò che il lume bianco non poteva vederlo di prima intenzione, perchè restando quel lume sulla dritta del vapore, la visuale rispetto a lui che stava al timone gli veniva impedita dall'ostacolo della lancia. All'incontro se l'Ercolano fosse venuto direttamente di prora avrebbe potuto vedere il lume sudetto *(Seduta 7ª).*

A questo punto Miceli crede colpire di mendacio il testimone dirigendo delle strane interpellanze. Ecco i termini di questo dialogo bizzarro. Richiesto Schiazzano a domanda dell'accusato a dire se il timone in ogni bastimento sia collocato sulla chiglia del legno medesimo, ha risposto affermativamente. Richiesto se l' alberatura sia situata sulla stessa direzione della chiglia, ha risposto il testimone affermativamente. Richiesto se il Sicilia avea la cucina sul ponte e nel centro del bastimento, ha risposto affermativamente. Dunque, volea conchiudere il Miceli, come mai il timoniere poteva vedere i lumi che venivano diametralmente di prora, se tutti questi oggetti erano d' ingombro alla direzione del timone?

Schiazzano si maravigliò fortemente di tale conclusione fatta da Cap. Miceli; egli rispose che da uomo di mare dovrebbe conoscere che la ruota del timone di un vapore sta situata alla parte elevata della poppa sopra un rialto e che il timoniere sta piazzato a fianco della ruota medesima donde può vedere a date distanze i lumi di altro vapore che vengono di prora.

L'accusato dovea tacersi a quella risposta decisiva; ma pure volle insistere nel dire che il timoniere non può vedere i lumi di altro vapore che vengono di prora. — E che dimenticò forse il Miceli che i suoi timonieri Alacca dissero aver veduto dritto di prora il lume bianco del Sicilia? *(Vol. 3° del processo).*

Una delle due.—O è falsa la dichiarazione di Miceli e vera quella di Schiazzano; o falsa quella di Schiazzano e con essa anche quella dei timonieri Alacca. — Ma in questo secondo caso vi ha sempre una differenza a rimarcare, cioè che la fallacia della dichiarazione di Schiazzano sulla possibilità di vedersi il lume di prora non porta a conseguenza, perchè si tratta d'un giudizio e non di un fatto osservato; all'incontro la fallacia della dichiarazione degli Alacca è di qualche rimarco, perchè fa venir meno un fatto da loro deposto. Lasciamone al sig. Miceli la scelta.

Sulla 8ª posizione Schiazzano ha deposto che nella direzione in cui egli vedeva l'Ercolano, crede che altro non poteva farsi se non quello che appunto fece il sig. Carson, accostare cioè alla sinistra e che non avrebbe arrestato la macchina, giacchè non vi era bisogno di farlo.

A questo punto si vuole scavare un baratro contro Schiazzano, ma Schiazzano combatte con tutti e come l'eroe del deserto che vince i leoni, trionfa mirabilmente sopra tutti. Si rimproverava a Schiazzano il fatto proprio di aver deposto nella estragiudiziale raccolta in Napoli ch'egli nella direzione in cui stava l'Ercolano avrebbe fatto diversamente di quel che fece Carson, cioè avrebbe voltato sulla dritta e fermato la macchina: e Schiazzano contro questo rimprovero rispondeva che mai disse in Napoli quel paradosso, nè poteva dirlo siccome ha fatto rilevare innanti all'istruttore del processo sig. Majolino. — Ma a

che giova evocare le ombre dal sepolcro? L'estragiudiziale del colonello D'Urso non ha nessun valore legale nella presente causa, dopo la deliberazione della Corte colla quale annullava gli atti precedentemente raccolti ed ordinava ripetersi l' istruzione alla base dell'art. 76 Procedura Penale. — Quindi ogni discettazione su tal contradizione è oziosa e senza scopo; potè quella essere lo effetto d'un equivoco che non val la pena ricercare e sviluppare.

Però diviene più seria la situazione delle cose alla presenza d'un assalto inaspettato che si è preparato contro Schiazzano nel campo stesso del dibattimento. — Si volle far credere alla giustizia ed al pubblico che Schiazzano aveva detto all'equipaggio dell' Ercolano pria sul bordo del Sicilia e poscia nella locanda di Genova alla presenza di Cap. Miceli: *che il lume rosso dell' Ercolano era di prora, che il loro dovere sarebbe stato quello di prendere la dritta, per la quale manovra avea insistito col suo Capitano perchè venisse eseguita, ma questi oltre non averlo voluto sentire lo spinse con un urto e prese lui la ruota del timone alle mani accostando alla sinistra; dopo un istante e quasi in un tempo avvedutosi il Carson della falsa manovra consigliava Schiazzano di prendere la dritta e lo Schiazzano rispondeva con parole degne di quel momento « che non era quello il momento di tale manovra » Dicea inoltre Schiazzano che ciò avrebbe sostenuto, e lo accusato prometteagli che se fosse stato licenziato dal Sig. De Pace lo avrebbe fatto prendere al servizio dell'amministrazione dell'Ercolano (Sed. 3ª).*

Il guanto di questa sfida fu gettato dallo stesso Miceli in pubblica discussione ne' termini sopratrascritti e dopo di lui i suoi marinari successivamente rapportarono questo romanzetto. Ma l'accordo non fu ben preparato dalla difesa, poichè non è facil cosa prevedere tutti i punti di uscita della logica giudiziaria.

Richiesto San Filippo chi fu presente al discorso tenuto da Schiazzano col Cap. Miceli nella locanda di Genova, egli enumerò Salvatore Scarpati, Luigi Ruggiero, i fratelli Borrello, Luigi Montagna ed i fratelli D' Ignazio. Richiesto se vi si trovavan presenti D. Antonino Cu-

smano e Francesco Argento ha detto che non eran presenti e che *Cusmano crede che dormiva* perchè era chiuso nella sua stanza *(Sed. 4a)*.

Ebbene domandate a Cusmano ed egli vi dice che fu presente al discorso di Schiazzano fatto nella locanda e che eran presenti quasi tutti dell'equipaggio ricordando con precisione Salvatore Scarpati e San Filippo (*Seduta 4a*).

Domandate a Scarpati ed egli vi dice che non fu presente alla manifestazione di Schiazzano fatta nella locanda, giacchè egli entrava nella stanza di Miceli quando ne usciva il sudetto Schiazzano (*Seduta 5a*).

Domandate a Montagna ed egli vi dice ch'era presente al discorso di Schiazzano quasi *tutta la ciurma* dell'Ercolano, vuol dire circa a 20 individui (*Seduta 7a*).

Domandate a Ruggiero ed egli vi dice ch'eran presenti circa *6 o 8 individui*, perchè la stanza di Miceli era piccola e non poteva contenerne altri (*Seduta 6a*).

Adunque l'un testimone è in contradizione con l'altro: Cusmano si dice presente e San Filippo lo niega; Scarpati assicura che non vi era, e Cusmano e Ruggiero lo portan presente; Montagna chiama tutto l'equipaggio e Ruggiero dice che la stanza non cape più di otto, In mezzo a tanta contradizione può aggiustarsi fede a questi testimoni?

Nè questo è tutto; v'ha ancora qualche cosa interessante a rimarcarsi. — Si chiese ad istanza della parte civile a tutti i sudetti testimoni che vennero in pubblica discussione a deporre la favola dello Schiazzano, il perchè una tal circostanza non fu giammai ventilata nè in Genova innanti al giudice d'istruzione, nè in Napoli innanti al colonello D'Urso? Il perchè in Messina innanti Majolino non fu rivelata la circostanza dell'abboccamento tenuto nella locanda limitandosi i testimoni al solo discorso tenuto sul bordo?

Il perchè?... taluni deposero perchè non si ricordarono: taluni perchè non ne ebbero fatta espressa domanda; tal'altri in fine perchè non posero alcuna importanza al fatto in discorso.

Eppure tra tutte le risposte date la più verosimile e la più naturale è quest'ultima. Se anche vero il fatto, ciò che non fu, che Schiazzano

abbia portato un'opinione diversa dal suo Capitano nel modo di manovrare, questa circostanza non sarebbe stata di alcun valore, avvegnachè l'opinione o il consiglio di un marinaro gretto non può presumersi essere in fatto di scienza nautica più solido e più contemperato del giudizio del Comandante del legno.

Ma usciamo da ambage; domandiamo Schiazzano di che si tratta, poichè sembra assai misterioso l'andamento della difesa in rapporto a tal circostanza. — Ebbene Schiazzano risponde ora a Miceli, ora a San Filippo, ora a Ruggiero, ora a tutti che essi mentiscono.

» Io non poteva consigliare il mio Capitano, perchè il marinaro è come un soldato che dee ubbidire ciecamente agli ordini de' suoi superiori; è la prima volta che si sente che un timoniere dia consigli al Capitano delle manovre a farsi. « Io non poteva consigliare a prendere la dritta, giachè il vapore Ercolano si vedeva scorrere un parallello sulla nostra dritta. « Io non poteva dire che negli ultimi momenti il Capitano volle assolutamente girare sulla dritta, perchè giammai fu fatta una tal manovra siccome è dimostrato dalla natura stessa dell'investimento. « Io non poteva fare un tal discorso a basso a prora, perchè dopo l'abordo non mi distaccai un momento dalla coverta occupato ad arrangiare con gli altri marinari i guasti dell'urto. « Io infine non poteva fare quel discorso nella locanda la dimane o dopo dimani dell'arrivo in Genova, perchè la mattina della dimane avea fatto la mia solenne dichiarazione giurata nel senso del mio Capitano che è quello della verità. »

Eppure vi fu qualche cosa di vero, ma desso non fu altro che un tentativo di subornazione contro Schiazzàno, un tentativo ch'è d'uopo rimarcarlo ne' suoi caratteri genuini.

Tra le mille voci false e calunniose che sogliono sempre circolare la dimane di un grande avvenimento, vi fu anche quella che corse intorno le rivelazioni di Schiazzano fatte sul bordo del Sicilia. Antonio San Filippo inventore o portatore di quella falsa voce, la riferì al suo Capitano e costui mandò chiamando lo Schiazzano per organo dello stesso San Filippo. — Da questo punto comincia la scena misteriosa che lo Schiazzano rapporta in questi sensi.

13

» Io avea già fatto la mia dichiarazione innanti l'istruttore di Genova confermando l'accaduto nel modo come era stato da Capitano Carson rimarcato nel suo testimoniale, quando il marinaro San Filippo mi dice che il Comandante Miceli voleva parlarmi senza darmi spiegazione dell'oggetto della chiamata. Io mi porto nella locanda accompagnato da San Filippo e nella sala precedente alla stanza ove stava Miceli ritrovai l'equipaggio dell'Ercolano che al vedermi mi disse: perchè il vostro comandante non accostò alla dritta come gli diceste? — Io senza far caso di questa domanda entrai nella stanza di Miceli ed ivi ebbe luogo il seguente dialogo. — « Schiazzano (dice Miceli) tu sai come successe l'abbordaggio » Signore (risponde Schiazzano) io posso giurare la verità di come avvenne il fatto. » Non devi aver timore (replica Miceli) perchè se il signor De Pace ti farà licenziare dal servigio del Sicilia penserò io di farti impiegare nell'amministrazione della navigazione dei vapori napolitani. » *(Seduta 2ª.)*

Qui ebbe fine il dialogo e qui dovea finire, perchè Miceli si persuase bene che nulla potevasi sperare dallo Schiazzano.

Vi prego o Signori a prestare la più seria attenzione nell'analisi di un tal dialogo e vedrete come la penetrazione giunga co' mezzi della logica a strappare il senso intimo dal seno di espressioni apparentemente sconnesse.

Schiazzano momenti prima di entrare nella stanza di Miceli conobbe l'oggetto della sua chiamata per gli schiamazzi che facevano i marinari dell'Ercolano; fu per questo che alla domanda di Miceli rispose laconicamente « Signore io posso giurare la verità di come avvenne il fatto » cioè quella verità che fu da lui dichiarata siccome sopra avea detto *(Seduta 2ª.)*

A questo punto poteva arrestarsi il dialogo, perchè Schiazzano nella sua fredda risposta diede a comprendere che egli non si sarebbe prestato a dir cosa contro il suo deposto; eppure Miceli volle tentare altro passo, volle offrire qualche cosa per incoraggiarlo e tosto gli fece la promessa dell'impiego; ma siccome questa promessa non ebbe alcuna risposta da Schiazzano, così fu che il dialogo malaugurato si arrestò in quei cancelli senza ulteriore sviluppo.

Qual dubbio adunque che quell'episodio di Schiazzano non sia stato altro che un tentativo di subornazione, un aborto di difesa! Ed è in tal senso che può spiegarsi l'abbandono che fece Miceli di tal circostanza tanto in Genova quanto in Napoli; in tal senso può spiegarsi il silenzio nelle sue dichiarazioni e nelle posizioni a discolpa; chè se alla pubblica discussione fu primo il Miceli a rimproverare questo fatto a Schiazzano, dovete attribuirlo o al timore di esser prevenuto o al momento di un'aberrazione che spesso infiltra la Provvidenza per lo scoprimento della verità.

Intanto Schiazzano col suo modo inappuntabile di deporre la verità avea spuntato le armi tutte della difesa ed era di già sul punto di ritirarsi dal campo di battaglia, quando fu fatto segno ad un ultimo assalto del nemico.

Luigi Montagna campione di Miceli pria di chiudersi il dialogo sostenuto con, Schiazzano ha ricordato come costui la notte del naufragio prestato avea un calzone al marinaro dell' Ercolano Francesco Calò e come in Napoli portatosi lo Schiazzano in casa del Calò per ricuperare il suo calzone ebbe a dire alla moglie la quale si doleva di quella sventura « Comare avete ragione, perchè se quell' assassino del mio Comandante avesse seguito i miei consigli non sarebbe avvenuto l'abbordaggio. »

A questa novella improntitudine della difesa Schiazzano rispose che il Montagna mentiva; esser vero pur troppo che egli prestò un calzone a Calò, ma è una menzogna che egli siasi portato alla di costui casa per ritirarselo e molto meno di aver fatto quel discorso con la moglie *(Seduta 7ª.)*

Sbarazziamoci tosto di questo incidente di poco conto, contro il quale la parte civile non potè non protestarne pubblicamente il concerto della difesa.

I due conjugi Calò vennero citati per la pubblica discussione: il marito depose avere inteso in sua casa profferire da Schiazzano queste parole « la colpa è di quel canaglia del Capitano »: la moglie dichiarò aver detto Schiazzano « Comare avete ragione non abbiamo colpa nè

noi nè loro, colpa quell'assassino del comandante; *se avesse inteso me non sarebbe avvenuto quel disastro.* »

Il Presidente con la sua sagacia avvertiva una differenza significante tra il linguaggio dei due conjugi; epperò li chiamava in dialogo per rimarcare l'attitudine di costoro: ma il marito non volendo smentire la moglie gittò la croce sulle proprie spalle e bistrattandosela col dire che egli non intese le ultime parole dello Schiazzano forse perchè scherzava con un suo figliuolino. Ma se non sentisti quelle parole dello Schiazzano, come avesti il talento di riferirle a Montagna? Va, tu sei come gli altri testimoni ai servigi della compagnia napolitana!

Quanti concerti, quante pratiche, quante speculazioni di difesa per creare un' estragiudizialo efimera contro il testimone Schiazzano. Ma un' estragiudiziale non ha la potenza di distruggero la verita di una deposizione formale costantemente ripetuta; molto meno una estragiudiziale come quella in specie, malamente ideata, ambiguamente provata e sollennemente smentita.

TERZA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» 9° Che il Comandante Carson fu avvertito sin dal principio dal Capitano marittimo Stefano Triffiletti di volgere a dritta, ma che indispettito di tal consiglio rimproverò il sudetto Triffiletti che stasse al suo posto e non badasse ad altro. »

In sostegno di tal posizione Miceli presenta Antonino Bevacqua e Luigi Ruggiero. — Questi due testimoni spuntano dopo la morte di Triffiletti a rappresentare due circostanze estragiudiziali che sono in controsenso del deposto di Triffiletti.

Bevacqua depone la prima circostanza, come egli abbia nel 1854 inteso dalla bocca stessa del Triffiletti che nel tristo avvenimento il Capitano Carson non volle sentire il consiglio di lui che lo avvertiva di manovrare sulla dritta per evitare l'abbordo del vapore Ercolano: del che egli ne ebbe a ricevere un rimprovero da Carson, per cui stimò proprio di andarsene nella galleria o lasciare operare il caso (*Seduta 23.*)

Noi abbiamo veduto nella parte della rivista del processo come tal

deposizione spontanea del Bevacqua non può sussistere dopo quel che scriveva Triffiletti all'armatore signor De Pace la dimane del tristo avvenimento uniformemente alla sua dichiarazione giurata. La pubblica discussione ha reso poi del tutto inattendibile il deposto di Bevacqua, avvegnachè è risultato dalla voce concorde di sei testimoni che il Triffiletti oppresso da malore alla gola erasi da un' ora circa pria di succedere l'avvenimento ritirato nel suo gabinetto (1).

Quindi Triffiletti da un'ora assente non poteva vedere il lume dell'Ercolano che da dieci minuti precesse lo scontro e quindi egli era nella impossibilità fisica di dar consigli a Carson sul modo di manovrare.

Ruggiero depone la seconda circostanza estragiudiziale più della prima speciosa per lo spirito della creazione. — Costui assicura che dopo il naufragio Triffiletti passeggiando nella galleria del Sicilia con una Signora, le diceva che Carson non aveva voluto sentire i di lui consigli di volgere a dritta per evitare lo scontro dell' Ercolano.

Ma richiesto chi era presente a tal discorso del Triffiletti ha nominato Scarpati ed un cameriere *ben pingue* del vapore Sicilia *(Seduta 1ª)*. Intanto vedete il mendacio! Scarpati non riferì punto quella circostanza e costretto il Ruggiero ad indicare tra Pitini e Parisi chi era il cameriere *ben pingue*, cangiò la frase e disse che era un passaggiero *(Seduta 6ª)*:

Avvertito che di notte non si passeggia nella galleria ma si dorme; ebbene riprese Ruggiero, il discorso fu di giorno *(Seduta 6ª)*. Intanto vedete la contradizione! Nella prima dichiarazione esistente in processo Ruggiero asserì che tal discorso fu inteso da lui come fu salvato dal naufragio cioè di notte, mentre ora attesta che fu di giorno.

Volevasi ancora dalla parte civile aprire un dialogo co' camerieri Pitini e Parisi per smentire il testimone colla pruova del fatto che quella passeggiera la Signora spagnuola non si mosse giammai dalla stanza dalle dame intenta com' era a prestar le sue cure verso una donna salvata dal naufragio; ma la Corte non volle aderire a tale domanda

(1) Vedi il deposto di Schiazzano, Corraja, Pitini, Parisi etc. (Verbali succennati).

forse perchè era convinta della inverosimiglianza di quella estragiudiziale.

Ed in fatti non era vèrosimile che Triffiletti uomo di onore avesse la dimane della pretesa rivelazione deposto e giurato un fatto contrario. Non era verosimile che un uomo di quel merito avesse dichiarato che egli era sulla coverta quando da un' ora trovavasi di già coricato nel suo camerino. Non era verosimile che un uomo di quella fatta lasciasse per un puntiglio in pericolo la vita di tutti e la sua. E quando un fatto è inverosimile non è d'uopo di pruove estrinseche per essere smentito.

QUARTA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» 10° Che il piroscafo Sicilia corse sempre colla massima velocità senza rallentare mai la macchina sino al momento dell'urto.

» 11° Che il sudetto Comandante Carson, non diè ordine alcuno quando il dovea, di arrestare la macchina.

. . . .

» 15° Che non si verifica essere approdato l'inglese Sampson in S. Margherita pria di giungere in Antibo. »

Le posizioni segnate di numero 10 e 11 si vogliono provare per organo del macchinista Pietro Mitchel Perni e dal fochista Stefano Leone, delle cui dichiarazioni scritte la Corte ha dato lettura in pubblica discussione.

Sulla 10ª posizione è vero pur troppo che il macchinista afferma essere stato il corso del Sicilia a tutta velocità. Ma questo fatto non è stato negato da Carson, come Miceli non ha potuto negare che il suo vapore correva anche colla massima velocità. La quistione può essere circa la quantità delle miglia che ciascun vapore correva per ora e tal quantità non può essere al certo determinata dalla sola forza della macchina, sebbene dalla influenza più o meno diretta delle circostanze concomitanti. Due vapori possono slanciarsi a tutta forza ed intanto uno può correre più ed altro meno, sia per ragione del taglio del legno, sia per causa del carico, sia per ostacolo di corrente di vento o di mare. Così avveniva de' pisoscafi in parola; l' Ercolano era più celere del Sicilia, tanto per le proprietà naturali del legno, quanto per il favore accidentale del vento e della corrente.

Al certo lo scopo a cui ha mirato Miceli con tal posizione a discolpa è quello di contrastare la perizia del Direttore Fileti; ma egli non ha potuto raggiungerlo, perchè il signor Fileti non negò che il Sicilia correva a tutta velocità; ma calcolò per mezzo della correzione delle corse che quel piroscafo percorse con due velocità differenti, più celere nel primo tratto di mare, meno celere nel secondo, spiegando una tal differenza a mezzo del vento e del mare siccome gli stessi marinari del Sicilia hanno solennemente attestato.

Adunque quella posizione a discolpa non conchiude a nulla, perchè non è quistione di forza pel solo Sicilia, sebbene di paragone di celerità tra il Sicilia e l'Ercolano.

Sulla 11ª posizione i testimoni non corrispondono affatto al desiderio di Miceli; essi attestano avere inteso dare ordine a Carson di fermare la macchina e prontamente eseguirsi; ma non dicono i testimoni che tale ordine non fu dato quando il dovea.

Cosa vuole intendere Miceli colle parole *quando il dovea?* Carson non dovea giammai fermare la macchina, perchè ciò non è prescritto dai regolamenti nella posizione 4ª in cui trovavansi postati i vapori. — Se la fermò fu negli estremi, quando essa servì a diminuire il danno; chè se Miceli avesse fatto altrettanto forse il danno non sarebbe successo. Ed egli il dovea ed il potea fare meglio che Carson, poichè l'Ercolano essendo un vapore a ruote si prestava più facilmente all'arresto di quello di un vapore ad elica che ha un difficile *bak here.*

Forse lo scopo di tal posizione a discolpa è quello di contrastare la perizia del signor Fileti; ma un tal contrasto è inconcludente, perchè egli non ammise il caso di doversi fermare anzi lo escluse come mezzo di pericolosa passività in cui il Sicilia si sarebbe piazzato in faccia ai movimenti eterogenei dell' Ercolano. — Adunque una tal posizione è inconcludente nella sua indole ed è estranea allo scopo a cui potrebbe riferirsi.

Sulla 13ª posizione i timonieri Alaeca deposero innanti l'istruttore che essi colla lancia approdarono in Antibo e non in S. Margherita come asserisce l'inglese Sampson.—Ma sia Antibo il punto di approdo e non

S. Margherita quale è mai lo scopo di tal posizione a discolpa? Non certamente quello di attaccare la perizia del signor Fileti, poichè egli appunto si fece capo nel suo rapporto della dichiarazione de' timonieri Alacca, mettendo tra i tanti argomenti anche in considerazione quello della distanza percorsa in due ore e mezza con una lancia. — Fileti volle provare che lo scontro de' piroscafi ebbe luogo in un punto vicino alla terra di circa 4 a 5 miglia; non a 12 miglia ove lo portò Del Coral; e tra gli argomenti di pruova si avvalse anche della circostanza deposta degli Alacca che in ore 2 $1/2$ colla lancia approdarono alla terra. — Dunque la posizione 13ª del Miceli come le precedenti, è senza scopo e destituta di effetti giuridici.

QUINTA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» 12° Che sul vapore Ercolano facevasi buona guardia e che furono intesi i soliti tocchi della campana.

» 14° Che il Comandante Carson fu smentito da' testimoni dati nel suo interrogatorio, coi quali volea provare che il Capitano Miceli dormiva nel momento dell'urto. »

La dichiarazione di Robert Peel è presentata per la 12ª posizione. Ma quale dichiarazione deesi tener presente, la prima fatta in Genova o la seconda scritta in Londra? La Corte ha dato lettura di entrambe; quindi noi dobbiamo avvalerci di quella che merita maggior fiducia agli occhi della giustizia, o per lo meno dovremo d'entrambe tirar partito.

Or è stato detto da noi che la prima dichiarazione di Peel merita maggior considerazione, perchè presenta tutti i caratteri della legalità. Essa è stata raccolta innanti l'autorità giudiziaria, è fornita di giuramento ed è stata fatta la dimani del tristo accaduto. — All'incontro quella data in Londra non è raccolta da autorità giudiziaria, non è munita del giuramento ed è fatta dopo tre anni dell'avvenimento.

Ma a parte di tutto questo, la dichiarazione di Londra contiene cose diverse da quella di Genova e senza parlare di altro ci limiteremo a rimarcare la diversità relativamente al punto di fatto della posizione stessa. Ed in vero mentre nella dichiarazione di Londra si dice: *credersi che sull'Ercolano si tenne buona guardia durante il viaggio*

in parola: in quella di Genova si assicura che *sulla coverta dell' Ercolano non vi era il Capitano nè si accorse che vi fossero uomini di guardia, anzi osserva che se vi fossero stati ed avessero fatta attenzione potevano forse manovrare in modo da evitare l'abbordo.*

Or di questi due fatti a chi concedere il favore della credibilità? Certamente a quello de' due che presenta più gradi di verosomiglianza e di avvicinamento alla verità e noi crediamo essere più verosimile e più veritiero il fatto della negligenza dell' Ercolano, perchè desso si combina col deposto degli altri passaggieri Valentini Sampson e Clarys.

Adunque non si può uscire dal cerchio di un dilemma: delle due una. O si ritiene come più esatta la prima dichiarazione di Peel, o si ritengono entrambe, perche di entrambe si è data lettura. Nel primo caso la posizione a discolpa di Miceli è distrutta da pruova contraria; nel secondo caso la stessa posizione è rimasta neutrale, perchè provata e smentita contemporaneamente.

Eccoci in faccia alla 14ª posizione che Miceli ha voluto provare per mezzo dei Capitani di mare D. Pasquale Avallone, D. Giuseppe Di Bartolo e D. Marco Davì.

Tal posizione tende a far venir meno la circostanza assunta da Carson nel suo interrogatorio cioè che Miceli confidava ad Avallone in Napoli che egli col fatto non era in coverta e che i timonieri Alacca affermarono sul bordo del Corriero Siciliano alla presenza di Davì e forse anche di Di Bartolo la stessa circostanza sul conto di Miceli.

Avallone negò una tal confidenza. — E che si poteva sperare di un uomo che vive al servigio de' vapori napolitani? Costui interrogato di officio a dire qual giudizio abbia formato in quel tristo avvenimento si è posto in una situazione essenzialmente neutrale ed ha detto che *ritenendo vere le circostanze accennate dal Miceli il torto sarebbe del Carson*, *ed al contrario sarebbe in colpa Miceli se vere si ritenessero le cose dette dal Carson.*

Per costui potrà dirsi con l' Alighieri:

» *Mischiati sono a quel cattivo coro*
» *Degli Angeli che non furon rubelli*

» *Ne fur fedeli a Dio, ma per se foro.*
(Inferno Canto 3°).

Di Bartolo nulla ha deposto: Carson lo chiamava sul dubbio. Ma Di Bartolo da valente Capitano di vapori ha sempre manifestato il suo giudizio a favore di Carson; taluno degli avvocati della parte civile l'avea invitato a confidenze e fu una delicatezza di già convenuta il non forzarlo in pubblica discussione a rompere l'attitudine della sua neutralità.

Davi trovavasi in una situazione di fatto più imbarazzante di quella degli altri due Capitani; egli dovea rispondere ad una domanda precisa della parte civile così concepita:

» Se i marinari Alacca abbiano tenuto discorso sul Corriero Siciliano intorno l'abbordaggio con lui o con persona del suo equipaggio; e se egli in Napoli abbia parlato del detto abbordaggio col più distinto impiegato del Real Ministero degli affari di Sicilia e con un alto funzionario dello stesso Ministero; ed in Palermo co' signori Giuseppe Triffiletti, Giuseppe Corvaja e Sac. D. Serafino Pellegrino: sull'affermativa se abbia a tutti manifestato come egli credesse di essere avvenuto lo scontro dei due vapori a cagione che il Miceli dormiva nel suo camerino? »

Davi rispose: » Che in Marsiglia i sudetti Alacca alle domande dirette loro dal Davi e dal Regio Console sulle circostanze relative allo scontro, risposero essere accaduto 10 minuti pria di rendere la guardia, cioè pria della mezza notte.—Dimandati in qual punto sia avvenuto lo scontro, dissero nelle acque di Antibo.—Alla dimanda chi era di guardia, risposero il Capitano.—Richiesti del come eransi salvati, dissero essersi buttati sulla lancia tutti e due ec.

Ha risposto ancora esso sig. Davi: » Che essendosi portato in Genova colà intese la relazione dell'avvenimento luttuoso dall'equipaggio dell'uno e dell'altro bastimento e che quindi giunto in Napoli avendo egli udito che si attribuiva la colpa al Carson, egli si fece a dire che non era giusto senza una piena cognizione di causa pronunziare giudizio e che bisognava chiarirsi la cosa per potersi dire con certezza chi de' due capitani si avesse la colpa, *non avendo egli nè formato nè manifestato giudizio* alle persone indicate dalla parte civile. »

Ecco la formola colla quale Davi credè conservare la sua neutralità. Ma in buona grazia noi domandiamo al sig. Davi, come mai può credersi ch' egli non abbia formato il suo concetto sulla colpabilità dello infortunio dopo avere inteso in Genova i rapporti di ambi gli equipaggi?

Voi sig. Davi da bravo Capitano che siete, formaste il vostro concetto a favore di Carson; voi, voi stesso forse senza volerlo, ne avete fatta la rivelazione, quando vi siete opposto alla voce che correva in Napoli (per concerto di calunnia) contro il povero Carson. Se voi eravate allora sotto la pressura del dubbio, non avreste al certo difeso nè Miceli nè Carson; ma voi prendeste parola con opporvi alla voce contro Carson; dunque voi avevate fatto di già un concetto e questo non era al certo a favore di Miceli.—La logica sig. Davi ha distrutto gli apparecchi della vostra studiata neutralità.

Indipendentemente di tutto questo la posizione a discolpa non è d'influenza alcuna nella causa, avvegnachè dessa non è in coerenza cogli elementi del carico.—Nè il P. M. nè la parte civile han portato il deposto di Avallone Di Barlolo e Davi nelle condizioni del carico. Quindi la pruova di una posizione negativa non sarebbe profittevole per l'accusato, perchè non costituisce punto il discarico del carico.

Siamo di già all'ultima parte delle posizioni a discolpa, al finale del terzo periodo della pubblica discussione.

SESTA ED ULTIMA PARTE DELLE POSIZIONI A DISCOLPA.

» Vuol giustificare infine per mezzo de' connotati individui:

» 1° Che i due piroscafi si avvistarono in rombo opposto, poichè se si fossero trovati nella posizione per come ha dichiarato Carson cioè in due parallelle ambe distanti due miglia almeno l'uno dall'altro, l'urto non potea verificarsi.

» 2° Che le manovre poste in pratica dal Comandante il Sicilia non furon conformi a' regolamenti in vigore della navigazione notturna; al contrario quelle del ponente furon sempre ne' sensi precisi de' cennati regolamenti.

» 3° Che il ponente nessun'altra manovra potea mettere in pratica per

evitare l'urto al di là di quelle eseguite avendo fatto tutto ciò che potea suggerirgli la scienza, consultando anche le prescrizioni degli anzi cennati regolamenti. — Prega la Corte che i testimoni periti notati in margine ricevuti collegialmente tengano presenti tutte le dichiarazioni de' due comandanti, l'interrogatorio del ponente, la carta idrografica presentata dal medesimo nel sudetto interrogatorio, le perizie rese in Genova innanti il console generale napolitano, innanti il Tribunale di commercio di quella città, quelle rese da' tre periti adibiti dall'istruttore presidente di questa Gran Corte, non che l'altra con la corrispondente carta; di tutte quali perizie chiedo lettura; e tengano infine presente tanto il rapporto del Cav. Del Coral quanto quello del sig. Fileti Direttore della scuola nautica dati sui quesiti proposti dalla Corte. »

Miceli per sostener quella posizione presentava tre uffiziali superiori della R. Marina cioè i sig. D. Mario Patrella Capitano di vascello, D. Carlo Luigi Chretien Cap. di vascello e D. Eugenio Rodriquez Cap. di fregata nella qualità di testimoni periti.

Per l'ammissione della posizione vi fu una battaglia in camera del consiglio; la parte privata vi si opponeva e con ragione.—I signori Patrella Chretien e Rodriguez non potevan figurare come testimoni, perchè essi non conoscevan nulla delle circostanze dell'avvenimento: non potevan figurare come periti, perchè i periti non si danno in nota dall' accusato, ma si scelgono dalla Corte ex officio nella classe degli scienziati e de' marini.

Quell'opposizione ben'intesa penetrò nella camera del consiglio; ma pure la posizione fu ammessa colla discordanza di due voti sopra tre: la maggioranza della Corte seguì il principio della massima latitudine alla difesa. Però la Corte ammettendo quella posizione a discolpa non intese punto abbandonare il suo convincimento al giudizio de' testimoni periti scelti dall' accusato; epperò alla prima occasione che si ebbe in pubblica discussione volle espressamente manifestarlo in un considerando così concepito: » Che qualunque sia l'esito de' loro travagli e del loro giudizio, resta sempre alla Corte apprezzarli come e quanto convenga (*Seduta 12ª*).

Onde meglio valutare il contenuto di questa perizia, uopo è tener presente la storia di tutti gl' incidenti della pubblica discussione sul modo di dare il giudizio.

a) La parte civile fece osservare che i signori Patrella Chretien e Rodriguez come testimoni indicati dall'accusato debbano esaminarsi separatamente l'uno dall'altro a' sensi dell'articolo 246 della proc.— Il P. M. si oppose e la Corte determinava sentirsi collegialmente (*Seduta 11ª*).

b) I testimoni periti han chiesto, oltre de' documenti già letti, la comunicazione delle dichiarazioni dei timonieri dell' Ercolano e de' machinisti e fochisti del Sicilia.—La parte civile ed il P. M. si sono opposti adducendo per motivo che quelle dichiarazioni sono contradette da altri elementi del processo; la Corte però partendo dal principio di lasciarsi libero il campo a' periti di fare ed alla giustizia di valutare, aderiva alla domanda (*Seduta 12ª*).

c) I testimoni periti domandarono l'esecuzione d'un esperimento marino per la valutazione dell'angolo di doppia luce che presentano i fanali d'un piroscafo che gli resta di prora, il quale esperimento potrebbe farsi accendendo i fanali di uno de' piroscafi esistenti in porto appartenenti alla Real Marina traslocandosi dalla parte opposta sulla marina della spina.—La parte civile ed il P. M. si sono opposti sul motivo che trattandosi di estremo che risultar deve da calcoli scientifici non è luogo a procedersi ad esperimenti; ma la Corte a parità di voti aderiva alla domanda (*Seduta 13ª*).

d) I signori Patrella Chretien e Rodriguez la dimane mostrarono alla Corte che il chiesto sperimento non era più necessario a praticarsi. Quindi il P. M. chiese la revoca della precedente deliberazione, la parte civile vi aderiva e la Corte con cinque voti sopra uno metteva al nulla la sua deliberazione.

e) I testimoni periti finalmente dopo alquante sedute, in cui si occupavano dello incarico loro affidato, dettavano in pubblica discussione al Cancelliere la loro relazione contenuta in uno scritto che dissero essere il risultato dei loro lavori. Dopo la lettura di tale relazione la parte civile lesse le sue osservazioni critiche sopra i punti principali

della relazione, attaccandone il merito con tutti i mezzi apprestati dalla scienza e dal fatto. — Indi il Presidente sulla domanda della difesa interpellava i periti a riferire ciò che credevano sull'obbietto ed essi rispondeano in conclusione, che tutto ciò ch' è in opposizione al parere da loro emesso trova confutazione in ciò, che nella loro perizia era stato manifestato e che perciò non aveano cosa da aggiungere.

Passiamo adesso all'esame della perizia.

Il metodo tenuto da' testimoni periti è quello di analizzare astrattamente i dati dell'uno e dell' altro testimoniale e giudicare del loro rispettivo valore, onde conchiudere una posizione a favore dell' una o dell'altra parte. — Un metodo siffatto, quantunque analitico di sua natura, non lascia di perdersi nell' astrattismo e nel teoretico, invece d concentrarsi nel positivismo e nel pratico; quindi non può prestarsi a risultamenti d'un giudizio concreto. — Difatti i periti lungi di maneggiare il compasso sulla carta idrografica onde valutare praticamente il merito delle rispettive dichiarazioni de' due Capitani, si slanciano sul campo delle ipotesi ed elevano un fabbricato di calcolazioni matematiche senza base e senza scopo. A meglio comprovare i difetti del metodo seguito, noi ci accingeremo a dimostrare l'erroneità e la futilità degli assunti principali della perizia (1).

La prima parte della perizia consiste nel passare in rivista tutti i dati offerti da Cap. Carson nel brano del giornale di bordo e nelle sue dichiarazioni, onde ritrovare un dato più sicuro per metterlo a base delle loro calcolazioni.

In questa rivista i periti hanno esservato.

(1) Noi non abbiamo inserto nella presente memoria il testo della perizia perchè grandemente voluminoso. — D'altronde sarebbe stato superfluo perchè desso corrisponde nelle idee a quello del sig. Del Coral. Quindi abbiamo pensato di spigolare ad una ad una da quel lungo rapporto le idee principali e confutarle categoricamente con osservazioni desunte dal fatto dalla scienza e dal buon senso. — In questa rivista abbiam cercato per quanto è possibile evitare la ripetizione nel modo di argomentare. Ma se qualche cosa si è ridetta per necessità di logica, perdonatene all'autore della memoria in grazia della gravità della causa e della sua indole anomala. — Questa protesta valga per tutto il lavoro!

Nell' art. 1° una irregolarità nella tenuta del giornale di bordo desunto dal brano del 24 al 25 aprile 1854.

Nell'art. 2° una condotta di navigazione del tutto eccezionale in contradizione alle pratiche di uso ed alla disposizione dell'art. 9 del regolamento.

Nell' art. 3° una abnormalità nella rotta seguita di NE 17 E tanto nell' interesse del commercio quanto in quello della sicurezza di navigazione.

Nell'art. 5° hanno osservato e considerato la rilevazione fatta verso l'Ercolano per SE ½ E come il dato più sicuro e più certo per determinarsi la posizione de' piroscafi. — Or tutte queste osservazioni de' periti sopra i dati offerti da Cap. Carson non sono che errori ed eccone la dimostrazione.

Sull' art. 1° è da notarsi che il brano del giornale di bordo corrisponde alle esigenze delle prescrizioni regolamentarie e della consuetudine marina, avvegnachè in esso è stato registrato quanto basta per rimarcare gli accidenti della navigazione dalla partenza di Marsiglia sino al punto dello scontro. Difatti il testimoniale di Carson non è che la copia de' dati offerti dal giornale e questi dati sono più che sufficienti agli occhi dello scienziato per rimarcare sulla carta idrografica il punto arrivato del vapore Sicilia. Se voi scorrete tutti i giornali dei vapori mercantili che trafficano per quello scalo, non trovate alcerto tanti dettagli quanti se ne leggono nel brano del Sicilia.

Sull'art. 2° è da notarsi che la condotta di navigazione tenuta dal vapore Sicilia non è nè eccezionale nè contraria a' regolamenti. Non eccezionale, perchè tutti i comandanti cautelosi scorrendo quelle coste precisamente in notte oscura sogliono avvicinarsi alla media portata del raggio luminoso de' fari, onde appilotarsi in quei paraggi. Non contraria a' regolamenti, perchè precisandosi sulla carta idrografica il punto arrivato del Sicilia per effetto della rilevazione del Capo Garoupe, si osserva evidentemente che il vapore Sicilia scorreva la costa ad una distanza di più di 7 miglia, che è distanza bastantemente sufficiente per giudicarsi esatta la rotta secondo le prescrizioni regolamentarie.

Sull'art. 3° è da considerarsi che la rotta di NE 17 E del compasso seguita dal vapore Sicilia nella traversata di quelle coste è esatta e ben calcolata. In quanto agli interessi del commercio si sà che la navigazione più utile è la più prudente. La prudenza prende consiglio da tutte le circostanze di luogo e di tempo ed in una costa come quella di Villafranca illuminata da fari ed a mezzo di una notte oscura, prudenza esige guidare una navigazione sotto la scorta delle lanterne. — Il mare lo ripetiamo non è una ferrovia, ma un campo aperto a mille sentieri; ivi ogni capitano prudente può secondo le circostanze determinarsi ad una rotta che per la sua specialità chiamasi da' marini rotta di esperienza.

Finalmente sull'art. 5° è da rimarcarsi l'errore in cui son caduti i periti nell'assumere come a dato certo ed invariabile il rilevamento fatto per SE $\frac{1}{2}$ E onde giudicare della posizione de' vapori. — Non è dubbio che la rilevazione di un rombo è un segno determinante della situazione del punto rilevato rispetto al legno; ma la rilevazione non è un dato certo e sicuro precisamente quando è fatta in un momento di oscillazione del compasso per causa del mare. Il dato più certo ed incontrastabile per giudicarsi della posizione de' vapori è quello della scoverta de' lumi ed il Reg. della navigazione notturna a questo solo dato si attiene per giudicare delle rotte opposte o parallelle. Quindi i periti hanno commesso un errore nel definire il dato della rilevazione come certo e sicuro, invece del dato della scoverta de' lumi che è quello prescritto da' regolamenti.

Nel paragrafo terzo della prima parte i sudetti periti hanno messo come base il rombo di rilevamento per SE $\frac{1}{2}$ E e su di esso hanno elevato le loro calcolazioni. — Il meccanismo del calcolo è quello di situare l'Ercolano ad un parallello di due miglia in direzione del rombo di rilevamento SE $\frac{1}{2}$ E rispetto al Sicilia ed indi facendo fare all'Ercolano una rotazione semicircolare ed al Sicilia un cammino rettilineo, dimostrare le impossibilità dell'urto, perchè la curva dell'Ercolano è molto più lunga del Sicilia.

Queste calcolazioni sono erronee, perchè poggiate sopra una base non

ben valutata. E noto a tutti che le bussole su' vapori in ferro, oltre la variazione comune per tutti i legni, hanno una seconda variazione che si chiama abberrazione. — Quest'abberrazione deriva dalla forza di attrazione che ha l' ago magnetico col ferro e non ostante i compensatori che sogliono situarsi in prossimità delle bussole per neutralizzare l' attrazione, non lascia quell'ago di presentare un'abberrazione che non è uguale sopra tutti i rombi, nè identica sopra tutti i bastimenti. — Difatti ogni vapore in ferro va munito di una tavola di variazione magnetica che si chiama in inglese *table of variation of compasses* (1). Or i periti avendo stabilito le loro calcolazioni sopra il rombo di rilevamento per SE ½ E senza correggerlo dall' abberrazione, si sono fermati sopra una base incerta ed arbitraria (2).

Nella parte seconda i signori periti passando in rivista tutti i dati offerti da Cap. Miceli nelle sue dichiarazioni si raffermano sul dato della scoverta de' tre lumi del Sicilia per giudicarne del rombo opposto.

Ma quale grado di certezza possono essi periti attribuire ad un assertiva di Miceli di aver veduto i tre lumi? E perchè essi non prestarono uguale fede alla dichiarazione di Carson di aver veduto il solo lume

(1) Non abbiam potuto presentare in processo la tavola di variazione della bussola del Sicilia, perchè dessa andò perduta nell' affondamento che per fatale disgrazia ebbe a soffrire quel vapore nei mari d'Inghilterra in ottobre 1854 sotto il comando del Cap. Gioseppe Di Bartolo. — Il Sig. De Pace che agisce sempre con cautela nei suoi affari non lasciò di far toccare corrispondente assicurazione pel valore del legno; ma la compagnia napolitana con un procedimento, del quale dee rispondere in risultato, ha posto sequestro su quelle somme onde cautelarsi de' suoi pretesi danni.

(2) Il cavallo di battaglia di Miceli per combattere Carson è stato sempre quella benedetta rilevazione. Tutti i lavori che favoriscono Miceli s'appoggiano alla stessa base ed ivi predomina la stessa idea come punto di partenza delle calcolazioni per dimostrare la impossibilità dell'urto secondo il testimoniale di Carson. Ma noi l' abbiam detto che questa base è assai debole per sostenere un edifizio di scienza. — La rilevazione non è un dato necessario per giudicare della posizione dei vapori; difatti Miceli nel suo testimoniale non parla affatto di rilevazione. — Se Miceli e gli uffiziali di marina avessero tracciata una figura colla concorrenza di tutti i dati nel senso vero, cioè col rombo di rilevazione per SE ½ E corretto, col parallelismo delle rotte stimate due volte da Carson pria a due e poi ad un miglio circa e colla velocità differenziale dei due vapori, sarebbero convinti della possibilità dell'urto nel senso dichiarato da Carson.

verde dell' Ercolano? I periti adunque mancarono di esattezza nel giudicare la posizioue di avvistamento de' due piroscafi.

In continuazione della parte seconda i periti mettendo a base il dato della scoverta de' lumi del Sicilia tracciano una figura, nella quale collocano i due vapori in avvistamento di rombo opposto e quindi facendo descrivere una curva all'Ercolano sulla sua dritta ed altra al Sicilia sulla sua sinistra, portano i due vapori alla collisione spiegandone la colpa a carico di Carson.

Ma su quali dati i Signori periti hanno tracciato queste curve? Quale celerità hanno attribuita a' due vapori?

Non è vero in fatto che il Sicilia fece una curva sulla sinistra. Il Sicilia dopo ½ quarta di accostata a sinistra si rimise tosto in via pel suo rombo e vi continuò sino al momento in cui vide il lume rosso dell'Ercolano, quando fu che si piegò sulla sinistra. Quindi non è vero questo dato di fatto stabilito da' periti.—Ma anche vero che il Sicilia fece una curva a sinistra e l' Ercolano a dritta, i periti calcolarono al par di Del Coral, le dimensioni delle curve sopra una celerità di cammino uguale per entrambi i vapori. Or questo dato è arbitrario, giacchè non è provato che i vapori percorrevano con uguale celerità, anzi è provato il contrario dacchè l' Ercolano faceva 10 miglia come hanno osservato gli stessi periti ed il Sicilia ne faceva 8. 3 come ha calcolato il perito sig. Fileti. — Adunque le figure tracciate nello scopo di pruovare l'urto co' dati di Miceli sono erronee, perchè fondate sopra dati incerti ed arbitrari.

Al finire della seconda parte i periti stabiliscono come per incanto la determinazione del punto geografico del luogo in cui lo scontro ebbe effetto e lo fissano alla Lat. 43° 23 00 N e Long. 4° 57 15 E Parigi, vuol dire quasi nello stesso punto in cui venne fissato dal perito Del Coral.

Ma questo punto preso sulla carta nautica dista da Capo Garoupe, punto più vicino della terra, per miglia 11 $^{7}/_{10}$ e da Villafranca per miglia 17 $^{4}/_{10}$, mentre è assodato in processo per il dettato degli stessi marinari dell'Ercolano che nel momento dell'urto non si poteva essere

che a distanza di circa 3 a 4 miglia da terra precisamente in direzione della lanterna di Villafranca *(Vol. 2°)*. Più — Questo punto è in un campo di mare dal quale per ragion della distanza la lancia degli Alacca non poteva portarsi in ore 2 ½ in Antibo, attese le condizioni del mare del vento e delle correnti contrarie.

Il punto vero del naufragio fu quello fissato dal perito Fileti sulla carta Monnieur tra mezzo Garoupe e Villafranca a distanza da 4 a 5 miglia da terra ed i periti non potendo accettare la proposizione del sig. Fileti l'hanno tacciata d'assurdità senza esser venuti ad una dimostrazione. — Ma la censura sfornita di pruove è un' arma senza taglio.

Nella terza parte del lavoro i testimoni periti si sono occupati con una lungheria senza pari ad esporre le teorie delle rotte opposte e dell'angolo di doppia luce; teorie lette e rilette che i periti potean tralasciare di ripeterci per rendere più semplice e meno voluminoso il loro rapporto.

Ma a che prò quelle teoriche di rotte apposte e di angolo di doppia luce, quando la quistione nautica della causa consiste essenzialmente nel determinare se la posizione de' piroscafi al primo loro avvistarsi trovavasi in rombo opposto o in linee parallelle? Qui non vi è via di mezzo.—O i vapori scoprivansi rispettivamente i tre lumi, o scoprivansi i soli lumi verdi. Nel primo caso erano in rombo opposto: nel secondo erano nel parallello.

Ma i periti vollero conciliare una posizione di transazione, piazzando il Sicilia all'estemità del campo dell'angolo di doppia luce infino a fargli perdere il lume rosso per effetto delle accostate della prora dell'Ercolano e collocando a sua volta l'Ercolano dentro il campo dell'angolo di luce del Sicilia, sempre però sotto la impressione dei tre lumi. Ebbene se si volesse accettare in fatto una ipotesi come quella, ne conseguirebbe allora per conseguenza logica che ciascuno de' comandanti si trovava sotto la illusione d'un accidente ottico, ritenendo l'uno il parallellismo e l' altro il rombo opposto; quindi manovrandosi in controsenso l'urto sarebbe stato imputabile al caso e non all'uomo.

Nella quarta parte della perizia si tratta di giustificare la condotta

di Micell sul riguardo al punto di accusa di non aver saputo correggere colle sue manovre l'errore di Carson giusta il prescritto dell'art. 21 del regolamento. I periti sforzandosi ad interpetrare il senso legale di quella disposizione regolamentaria ritengono per principio che il Capitano diligente non dee far nulla insino a tanto che resti al Capitano negligente spazio e tempo per rimettersi dall'errore.

Ma che razza d'interpetrazione è questa.—Se il Capitano diligente dovesse persistere nella sua manovra aspettando che il Capitano negligente si corregga da se, si verrebbe insensibilmente al punto in cui nè l'uno nè l'altro possa più svilupparsi e succederebbe inevitabilmente quell'abbordo che i regolamenti han voluto evitare? È strano poi un intendimento siffatto portato su quella disposizione regolamentaria, avvegnachè in tal modo non sarà il Capitano diligente che avrebbe a correggere l'errore del negligente, bensì sarà il negligente che verrebbe a correggere se stesso.

Questo modo d' interpetrare è illegale ed inesatto. L'art. 21 del Reg. non ha bisogno di commento ; è chiaro nella sua semplicità ; basta la lettura per comprendersene il valore.

» Art. 21. Tutte le precedenti disposizioni avranno il loro completo effetto sempre che nel momento in cui i due piroscafi possono essere a » vista scambievolmente, coloro che in quell' istante ne regolano la navigazione vi si uniformano esattamente e colla possibile simultaneità; ma potendo esservi poca osservanza per parte di uno de' due condottieri per imperizia o per negligenza; allora il più diligente per la imperiosità della circostanza in cui l'errore altrui può averlo messo, senza uniformarsi servilmente a quanto ne' precedenti articoli si contiene è tenuto ad eseguire quei movimenti ed a prendere quelle determinazioni che il » mestiere prescrive e la imponenza della posizione esige, per evitare i danni che potrebbero derivare da' falli altrui, o per lo manco incorrere nei meno funesti disastri ».

In seguito di che i periti si sono data opera a tracciare una figura, colla quale a forza di curve han preteso dimostrare che il Sicilia poteva durante la manovra di accostamento dell' Ercolano praticare molti

tentativi per liberarsi dallo scontro, mentre l'Ercolano tentandone alcuno si poteva mettere in posizione di risponsabilità, quando il Sicilia avesse operato a sua volta.

Ben si vede l'errore di tal dimostrazione, figlia d' un erroneo principio. I periti incolpano Carson per non aver tentato alcun espediente per evitare l'abbordo e non incolpano Miceli per non aver nulla fatto per correggere l' inoperosità di Carson. Eppure i periti dovevan considerare che Miceli si trovava in migliori condizioni di Carson per operare con successo; egli si avvide sin dal principio, secondo le sue stesse parole, della falsa manovra di Carson e quindi era nello spazio e nel tempo di potere fare qualche cosa ; egli montava sopra un vapore a ruote celerissimo nel corso e quindi poteva meglio del Carson che comandava un vapore ad elica, fermare la macchina o girare sulla sinistra; egli invece si ostinò a manovrare sulla dritta, anzi accostò *tunno* alla dritta quando tal manovra valse a far succedere l'urto. — La verità non si può coprire col sofismo ; essa colle sue spire di fuoco sfavilla più luminosamente in mezzo al buio dell'errore.

Nella quinta ed ultima parte i testimoni periti portarono la loro conclusione alla base delle superiori dimostrazioni sopra i tre quesiti proposti dal Miceli nella 16ª posizione a discolpa.

In riguardo al primo quesito conchiusero » Che i due piroscafi Sicilia ed Ercolano dovettero al loro primo reciproco avvistarsi trovarsi in rombo opposto come deponeva il Cap. Miceli e non in due rotte parallelle distanti due miglia come il Cap. Carson dichiarava. »

In riguardo al secondo quesito conchiusero: » Che le manovre fatte da Cap. Miceli furon sempre conformi a' regolamenti per la navigazione notturna de' piroscafi e quelle del Cap. Carson non furon che in controsenso del precitato Reg. e contrarie ancora alle pratiche navali ed al ben manovrare. »

In riguardo al terzo quesito conchiusero. « Che il Cap. dell'Ercolano niun'altra manovra poteva mettere in pratica oltre quella che fece, nè altri mezzi erano in suo potere per evitare quel fatale abbordaggio ».

Eccoci ad una conclusione che i periti chiamati da Miceli han data uniformemente alla posizione a discolpa, ma ad una conclusione stabilita dopo principi dimostrazioni e calcolazioni inesatte ed inconcludenti. La parte civile non ebbe ritegno in pubblica discussione attaccare con osservazioni critiche la sostanza di quella relazione in faccia a' periti stessi che l'avean dettata ; ma i periti si contentaron di non rispondere. Oggi la parte civile ripete i suoi attacchi per le stampe , ed aggiunge che quella perizia è fondata sopra elementi processuali che son distrutti e contradetti da altri atti del processo; è una perizia stabilita sopra una parte del processo e non su tutto il processo; è una statua colossale co' piedi di creta. La sola perizia del direttore Fileti basta a distruggere ogni pretensione contraria e noi a quel fonte di scienza abbiamo attinto le osservazioni critiche contro la relazione in discorso.

In mezzo a tanto contrasto di pareri scientifici qual sarà l'attitudine della Corte? Darà la preferenza alla perizia del direttore del collegio o a quella degli ufficiali di marina? Valuterà che quella è data dietro quesiti della Corte da periti nominati d' officio e questa è data su quesiti dell'accusato da testimoni periti indicati in nota dallo stesso? Terrà in considerazione che l'una è fondata sopra tutto il processo e l'altra si limita sopra una parte di esso? Metterà in bilancia la concisione e la maschia dottrina della prima, con la lunghezza e la perplessità della seconda?

Ma se per valutare il merito scientifico delle perizie è d'uopo ricorrere ai lumi della scienza del calcolo, per apprezzare il valore giuridico delle testimonianze vi basta la logica del sano criterio. — Or questa logica se si fa penetrare liberamente nel fondo dei due processi della scritta e dell'orale, essa vi saprà ritrovare la verità a mezzo gli inviluppi del mendacio, vi saprà distinguere il falso ascoso sotto le apparenze del vero, vi saprà apprezzare l' essenza metafisica delle deposizioni, valutarne la forza probante , fermarne gli effetti morali e colla potenza dei suoi mezzi di paragone vi saprà determinare la preponderanza giuridica tra due elementi antagonisti.

Interroghiamo adunque la logica per conoscere tra la lotta del carico e del discarico a chi poter dare la preponderanza. — E la logica non lascia di dimostrarci che il carico contro Miceli presentato dal P. M. e dalla parte privata è formato di posizioni di fatto che attaccano direttamente la colpabilità di Miceli, perchè sono dirette a provare la sua negligenza al servizio, i suoi errori di nautica, la sua imperizia di manovrare. Al contrario il discarico è costituito da posizioni multiplici vaghe e confuse che lungi di dimostrare la discolpa dell'accusato favoriscono indirettamente le condizioni dell'accusa. — E la logica ancora non lascia di farci rimarcare che i mezzi di pruova del carico sono tutti di una sodità di una compattezza di un' armonia da renderli al di sopra degli attacchi della censura. Al contrario i mezzi di pruova suggeriti dal discarico sono presi da tanta debolezza perplessità e contradizione da renderli stranieri all' umana credenza. — E la logica infine non lascia di farci osservare che tutto il personale dei testimoni a carico è superiore ad ogni ripulsa o ricusa; è sobrio spontaneo indipendente. Al contrario quello dei testimoni a discarico si compone in gran parte di persone addette ai servizi della parte risponsabile civilmente, e quindi dipendenti dall'accusato.

Adunque tante differenze sostanziali nella bilancia del carico e del discarico portano a conchiudere una decisa preponderanza giuridica dell'uno sull' altro che noi rimarcheremo meglio in dettaglio in quest' ultimo capitolo della memoria.

VI.

Stabilimento delle quistioni di fatto della causa — Svolgimento e conseguenze giuridiche di quelle — Conclusione.

Le quistioni di fatto della causa che sorgono dal fondo del processo scritto e del processo discusso sono quattro:

1° Costa che Cap. Miceli nell'ora fatale dell'avvenimento non fu sul ponte vigilante alla sua guardia, in spreto dell'art. 16 del regolamento della navigazione a vapore?

2° Costa che Cap. Miceli non fu diligente a manovrare secondo la posizione di rotte parallelle, ma manovrò negligentemente secondo la posizione di rombo opposto, in spreto dell'art. 17 del cennato regolamento?

3° Costa che Cap. Miceli anche da diligente non eseguì quei movimenti e prese quelle determinazioni che il mestiere prescrive e la imponenza della posizione esige per evitare i danni del fallo altrui, in spreto dell'art. 21 del regolamento sopracitato?

4° Non costando nè della disattenzione nè della negligenza nè della imperizia di Cap. Miceli, costa ch' egli venne inviluppato nell' abbordo per la forza del caso o dell'accidente?

Queste a nostro credere sono le sole quistioni fondamentali della causa: ciascuna delle prime tre ha un carattere proprio e particolare di esistenza esclusiva, un autonomia speciale che non ammette la concorrenza simultanea delle altre.

Difatti è così.

Se costa la 1ª quistione sulla vigilanza, non potranno sussistere nè la 2ª nè la 3ª quistione, giacchè non è compossibile l'assenza di Miceli colla presenza del suo comando. — Se costa la 2ª quistione sulla negligenza, non può sussistere la 3ª quistione, perchè non è possibile nel tempo stesso che un Capitano venga accusato come negligente e

come diligente non accorto. Quindi le prime tre quistioni per effetto delle loro specialità generiche, non possono prendere una postura diversa da quella loro assegnata nell' ordine numerico, perchè l'una discende come per ipotesi dell' altra ed è appunto in quest' ordine che potranno svolgersi logicamente.

Or nella soluzione di tali quistioni io non farò che raccogliere sotto categorie i fatti processuali e le ragioni indeclinabili che ho assunto nel corso della memoria: in tal modo mettendo tutto sott' occhio come in un corollario mi lusingo d'avere adempito al rigore della logica ed al dovere della difesa.

1° Costa che Cap. Miceli nell'ora fatale dell'avvenimento non fu sul ponte vigilante al servizio della sua guardia, in spreto dell'art. 16 del regolamento?

Miceli in quel supremo momento non era sul ponte, avea abbandonato la guardia, egli dormiva. — Questo fatto costituisce un carico che è stato opposto a Miceli tanto dal P. M. quanto dalla parte civile ed è provato da' seguenti elementi processuali.

1° Dalla dichiarazione del passeggiero Giacomo Domenico Valentini data in Limoges sotto il 24 aprile 1855 — In detta dichiarazione il passeggiero dell' Ercolano sull' analoga domanda manifestò la sua convinzione che se il Capitano e gli uffiziali del bordo fossero stati al loro posto l'abbordo si sarebbe evitato *(Vol. 4°)*.

2° Dalle lettere e dichiarazione del passeggiero Stefano Triffiletti sotto data di aprile 1854 in Genova. Questo passeggiero intelligente del vapore Sicilia attribuiva lo scontro de' vapori a poca vigilanza della guardia dell'Ercolano *(Vol. 1° 3° 5°)*.

3° Dalla dichiarazione del passeggiero Filippo Clarys data in Genova a 26 aprile 1854. Questo passeggiero dell' Ercolano sull' analoga domanda assicura che egli non vide sulla coverta dell' Ercolano che il solo timoniere al suo posto e credè che il Capitano stasse sdraiato nella sua cassetta *(Vol. 1°)*.

4° Dalla dichiarazione del passeggiero Samuele Sampson fatta in Nizza al 30 aprile 1854 e da una sua lettera originale. — Questo passeggiero dell'Ercolano dice che nessuno era sulla coverta, meno del solo timoniere; solo fu egli che si accorse del lume del Sicilia *(Vol. 1°)*.

5° Dalla dichiarazione del passeggiero Robert Peel fatta in Genova a 29 aprile 1854. Questo passeggiero dell'Ercolano attribuisce l'avvenimento all'abbandono in cui era la guardia del Capitano e ne rafforza la convinzione col riferire il rimprovero pronunziato dallo stesso Miceli al suo pilota Scarpati « Salvatore tu mi hai tradito » *(Vol. 1°)*. Tale dichiarazione venne ripetita in Londra a 29 luglio 1857; ma la seconda è sfornita di giuramento e non è data innanzi autorità giudiziaria.

6° Dalle dichiarazioni uniformi de' camerieri Parisi e Pitini che attestano come Miceli salvato nella galleria del Sicilia rimproverava al suo pilota Scarpati con queste acerbe parole « Salvatore tu mi hai tradito ».

7° Dalle dichiarazioni discusse di Pitini, Parisi, Corvaja e Schiazzano che affermano aver veduto Miceli salvato dal naufragio senz'abiti con la sola camicia e calzonetti; circostanza che determina quale si era la posizione di Miceli pria dell'urto, non essendo possibile nè il caso di stare in tal modo sul ponte, nè quello di potersi svestire in mezzo al mare.

Alla potenza di tutti questi elementi di pruova a carico non valgono punto gli elementi del discarico. — Non vale opporre l'accordo de' marinari dell'Ercolano nel sostenere che il loro Capitano era sul ponte. Refrattari tutti, era mestieri difendersi a vicenda. — Non vale opporre la concertata uniforme risposta che di notte non è possibile riconoscere un individuo dell'equipaggio perchè si fa uso di cappotti. Se pur fosse vero, i passeggieri dell'Ercolano dovevano per lo meno vedere cappotti; ma nè cappotti nè ombre esistevano sul ponte. — Non vale opporre quella stentata inversione dell'apostrofe « Salvatore mi hai tradito » in quella « Salvatore ci hanno tradito ». Questa seconda dizione non si combina affatto col senso filologico e logico della parola tradimento. — Non vale infine opporre l'uniformità de' marinari dell'Ercolano sulla posizione di fatto che Miceli venne salvato con calzoni gilè e stivaletti, perchè tutti dipendenti dall'amministrazione napoletana e tutti contradittori rispettivamente.

Adunque sono inutili gli sforzi dell'artifizio per mascherare il vero; Miceli mancò di attenzione alla sua guardia di dritta; egli contravvenne a' regolamenti del servizio e quindi dee rispondere alla giustizia.

È forza intanto rimarcare l'importanza giuridica di tal negligenza da parte d'un comandante di vapore, perchè ho inteso dire da taluno e Miceli lo accennava in pubblica discussione, che un comandante può lasciare la guardia in consegna al suo pilota quando desidera riposo.

Questo è un grand'errore. Sui vapori mercantili come sopra ogni altro legno a vela, il servizio notturno del bordo si divide in due guardie, l'una della dritta comandata dal Capitano, l'altra della sinistra diretta dal secondo. La guardia della dritta principia alle 8 della sera e termina a mezza notte; quella della sinistra comincia dalla mezzanotte ed ha termine alle 4 a. m. Nissuno può lasciare la sua guardia, meno per circostanze di malattia o di legittimo impedimento e l'abbandono della guardia sul bordo è un delitto come quello della sentinella che diserta il posto di un forte.

Questo in quanto al servizio della guardia in generale. In particolare poi pel Capitano corrono taluni doveri di vigilanza anche quando è franco di guardia e questi doveri prescritti nell'articolo 16 del regolamento consistono a star presente sulla *tolda nella uscita ed entrata de' porti, nei passaggi de' canali, nel superare i capi ed in tutte le circostanze di tempo forzato, di posizione critica* o *d'incontro di legni, le quali aumentano i pericoli ordinari della navigazione.*

Ma qual sanzione penale assicura l'adempimento di questa disposizione regolamentaria? La legge senza sanzione penale sarebbe una lettera morta e non potrebbe svilupparsi la forza imperante di essa senza la guarentigia ne' casi di trasgressione. Or la sanzione penale di quella disposizione regolamentaria sta nel codice penale e nel codice di commercio; nel primo vi stanno le leggi della punizione contro colui che per negligenza o inosservanza a' regolamenti commette un reato (articolo 375); nel secondo vi stanno le prescrizioni della responsabilità per tutti gli accidenti che possono accadere durante l'assenza del Capitano (art. 215, 216 e 208.)

Non è mestieri dilungarci troppo nella teoria della risponsabilità del Capitano per causa dell'abbandono della guardia e dell'oscitanza al servizio, avvegnachè questa stessa teoria è stata maneggiata e sostenuta una volta dalla stessa compagnia napolitana nella causa dello scontro dei vapori Mongibello e Polluce successo al di là delle acque di Piombino la notte del 17 giugno 1841; ivi gli armatori del Mongibello rimproveravano a Lazzuolo Capitano del Polluce la sua mancanza sul ponte per essersi dato a *dolce sonno* e lo gravavano di risponsabilità per aver colla sua negligenza cagionato lo scontro ove ebbe tomba il Polluce (1).

Gli armatori del Mongibello erano appunto gli armatori dell' Ercolano; ed oggi per fatale combinazione di cose sono colpiti da quelle stesse armi che impugnarono una volta contro Lazzuolo!

2° Costa che Capitano Miceli non fu diligente a manovrare secondo la posizione di rotte parallelle, ma manovrò negligentemente secondo la posizione di rombo opposto, in spreto dell' articolo 17 del regolamento?

Miceli al primo avvistamento del lume del Sicilia manovrò a dritta, costantemente a dritta, ostinatamente a dritta. Queste manovre furon contrarie a' regolamenti per la notturna navigazione de' battelli a vapore. L' errore di Miceli ebbe origine dalla falsa posizione di credere che i vapori stavano sul rombo opposto e non già sopra linee parallelle: io credo poter dimostrare il parallellismo de' vapori con argomenti irrefragabili di fatto e di scienza.

1° Il testimoniale di Miceli preso in seria considerazione ci offre pruove efficaci del nostro assunto per argomenti *a contrario sensu*, cioè per argomenti che dimostrano la impossibilità e la inverosimiglianza dell'urto in una posizione di rombo opposto.

Miceli dice di avere avvistato da' lumi laterali il vapore Sicilia ve-

(1) Vedi memoria dell'Avv. Giacinto Galanti pubblicata in Napoli nel 1842 per la causa pendente nel foro di Livorno.

nire per rombo opposto.—Dice di aver girato per più volte sulla propria dritta. — Dice di aver veduto sempre più avvicinare i lumi del Sicilia e vedersi investito.

Or questa posizione di cose è impossibile a verificarsi. — Se l'Ercolano volse sulla dritta, per verificarsi l'incontro ad angolo convergente, il Sicilia dovea volgere contemporaneamente sulla sinistra; ma allora Miceli non potea più vedere avvicinarsi i lumi laterali del Sicilia; poteva solamente vedere il lume verde che stava sul lato dritto di quel vapore (1). Quindi nel modo come Miceli dichiara è impossibile fisicamente un incontro.

È questo un primo difetto del testimoniale di Miceli; ma ve ne ha un secondo più rilevante del primo ed è questo.—Miceli dice esser partito da Genova alle ore 2 $1/2$ per la rotta SO. $1/4$ O. scorretto.—Alle 8 fece rotta per O. SO.—Alle 10 per O $1/2$ $1/4$ SO.—Alle 11 $3/4$ avvistò in rombo opposto un poco a sinistra il vapore Sicilia.

Or adattando sulla carta idrografica le rotte come sopra dichiarate si trova l'Ercolano piazzato a circa 14 miglia distante da terra. Ma ritrovandosi l'Ercolano a sì grande distanza come mai si spiega l'urto de' vapori successo ad una distanza di quattro miglia da terra per come tutti han dichiarato?

Adunque il testimoniale di Miceli sotto qualunque aspetto si consideri non presenta che argomenti contrari all'assunto del rombo opposto per impossibilità fisica ed inverosimiglianza logica del fatto dell'abbordo.

2° Il testimoniale di Carson all'incontro dà le spiegazioni naturali della possibilità e verosomiglianza dell'urto nascente dalla posizione parallela de' due vapori.

Carson dice aver veduto il lume dell'Ercolano in rombo parallello e di aver continuato la rotta primitiva.—Dice aver veduto ad un tratto il lume rosso del vapore per effetto del volgimento a dritta dello stesso.—Dice aver piegato tosto sulla sinistra per evitare l'assalto: ma l'Ercolano si era slanciato sotto la prora del Sicilia e l'urto successe per necessità di cose.

(1) Vedi la 5ª posizione del Regolamento per la navigazione a vapore.

Questa figura di fatto è la più naturale e la più conducente alla spiegazione del parallellismo delle rotte. Difatti l'Ercolano piegando continuamente sulla dritta tendeva ad avvicinare la distanza del parallello ed a tagliare la corsa del vapore Sicilia. Dovea avvenire un punto d'incontro e questo successe sopra un angolo acuto per effetto del ripiegarsi a sinistra che fece il Sicilia in prossimità dell'Ercolano.

Considerato poi il testimoniale di Carson sotto il rapporto delle corse di navigazione le condizioni dell'avvenimento sono spiegate con naturalezza e senza stento. Di fatti la condizione della distanza a 4 o 5 miglia da terra è conservata dalla distanza di rilevazione fatta da Carson a 7 miglia circa da Capo Garoupe. La condizione della località precisa dell'avvenimento successo dirimpetto alla lanterna di Villafranca è conservata mirabilmente dalla posizione del punto di rilevazione tra Garoupe e Villafranca. In somma nulla manca al testimoniale di Carson che non sia in armonia con le condizioni dell'avvenimento, perchè la verità è sempre di accordo con se stessa.

Adunque il testimoniale di Carson preso nelle sue parti e nel suo assieme somministra gli argomenti tutti di naturalezza spontaneità e verosomiglianza induttivi essenzialmente del parallellismo de' vapori.

3° Le dichiarazioni de' marinari del Sicilia Caravella, Schiazzano, Corvaja presentano il dato più semplice del parallellismo colla scoverta che essi fanno del lume bianco dell'Ercolano sulla dritta del Sicilia e poscia colla comparsa del lume verde. Il gioco de' lumi colorati è il mezzo più positivo e più certo in materia di vapori per decidere delle rotte opposte o parallelle. Or non è dubbio che la determinazione del lume bianco e verde sulla dritta del Sicilia indica inevitabilmente che i vapori trovavansi sul campo della 4ª posizione e non della 6ª come asserisce Miceli.

4° La lettera di Sampson che assicura aver veduto il lume verde del Sicilia è un'argomento del valore identico di quello di sopra, ma che merita di essere grandemente apprezzato per la corrispettività di visuale assicurata tra i due vapori, giacchè Sampson stava sull'Ercolano.

5° Finalmente la perizia di Genova, i rispettivi testimoniali di Carson

e Miceli e le dichiarazioni dell'equipaggio dell' Ercolano messi in combinazione tra loro nelle circostanze principali ed accettabili conducono ad una rigorosa conchiusione del nostro assunto.

Sorge dalla perizia di Genova che l'urto de' vapori avvenne con una inclinazione alquanto rimarchevole tra l'asse longitudinale del Sicilia con quello dell' Ercolano, cioè ad angolo acuto.

Sorge dal testimoniale concorde dell'equipaggio dell' Ercolano (1) che al momento dell'urto la prora di quel vapore stava sulla perpendicolare della lanterna di Villafranca, cioè in direzione del Nord rispetto al punto di abbordo (Vol. 2°).

Sorge dal testimoniale di Miceli che l' Ercolano era sul rombo di O $^1/_2$ $^1/_4$ SO cioè SO $^1/_4$ O corretto, dal quale ripiegò verso dritta per alquanti minuti sino all' investimento.

Sorge finalmente dal testimoniale di Carson che il Sicilia navigava sul rombo di NE 17° E cioè NE corretto, dal quale non si staccò se non in prossimità dell' urto con una ripiegatura verso sinistra sino a formare l'angolo acuto colla chiglia dell' Ercolano.

Or niente di più facile con tutti questi dati di fatto tracciare una figura geometrica per risolvere il problema col metodo del noto all' ignoto.—Ecco l' idea della figura che trovasi in fine della memoria segnata colla lettera X.

È noto che l' Ercolano al momento dell'urto stava colla prora in direzione della lanterna di Villafranca che resta per Nord. È noto altresì che il Sicilia al momento dell' urto formava con la sua prora un angolo acuto che stabilendolo per 33° si avrebbe la prora del Sicilia rivolta per NE $^1/_4$ N. Or facendo camminare indietro i detti vapori per

(1) Il solo Ruggiero variò in pubblica discussione quella circostanza deposta in Napoli uniformemente ed affermò che la prora dell' Ercolano al momento dell' urto stava diretta alla terra tra mezzo la lanterna di Villafranca che restava di dritta e quella di Antibo che si vedeva di sinistra.—Però tal variazione non toglie nulla al dato di fatto che in quell' istante la prora dell' Ercolano era diretta per Nord, giacchè anche in questa novella posizione dichiarata da Ruggiero la prora dell' Ercolano sarebbe sempre rivolta al Nord o al suo torno.

lo spazio di otto minuti sulle orme delle manovre rispettivamente dichiarate sino a raggiungere le loro primitive rotte di SO $^1/_4$ O corretto per l' Ercolano e di NE corretto pel Sicilia, si avrebbe per il primo vapore il risultato di una curva di 11 rombi intercetti dal N al SO $^1/_4$ O e pel secondo una linea retta piegata all'estremità da una curva di poco più di un rombo dal NE $^1/_4$ N al NE.—Un tal risultato del calcolo farebbe toccar con mano la consequenza che i due vapori al loro primo avvistamento eran situati sopra linee parallelle distanti tra loro poco più di un miglio e che l' ostinato volgimento a dritta dell' Ercolano portò l' incrociamento delle rotte, perlochè ebbe luogo la collizione.

Or la figura in parola è concepita sotto un metodo vasto e comprensivo di tutti i dati di fatto esistenti in processo, sotto un metodo che sa dell'analitico e del sintetico, sotto un metodo che la moderna scuola francese ha battezzato col nome di ecclettico. — È per questo adunque che la presente dimostrazione matematica merita dallo scienziato e dall' uomo di buon senso una considerazione maggiore di apprezzamento al di sopra di tutte le altre dimostrazioni contrarie speculate finora dall'accusato.

Son questi gli elementi di carico presentati dalla parte privata per sostenere contro l' accusato la formola della seconda quistione di fatto relativa all'errore del manovrare; ma per attaccarne l'efficacia il Miceli non ha saputo contraporre nelle sue posizioni a discolpa che le dichiarazioni dell'equipaggio dell' Ercolano e la relazione de' testimoni periti.

Or le dichiarazioni dell'equipaggio dell'Ercolano sono smentite da quelle dell'equipaggio del Sicilia e la relazione de' testimoni periti è contradetta dalla perizia del signor Fileti. — Fra tanto contrasto a chi dare la preferenza? Senza entrare nel merito rispettivo di questi elementi processuali di carico e discarico, giacchè ne abbiamo parlato a ribocco, valutiamo più tosto le condizioni esteriori intorno a' gradi di fiducia che meritano agli occhi della giustizia.

In riguardo al primo elemento è da considerarsi che l'equipaggio dell' Ercolano non può offrire la stessa quantità di fede di quella dell' equipaggio del Sicilia, avvegnachè esso è composto di uomini dipendenti a Miceli in atto a' servigi dell'amministrazione napolitana.

In riguardo al secondo elemento è da considerarsi che i testimoni periti non sono periti nel senso vero, perchè essi vennero scelti dall'accusato e non dalla Corte *ex officio* siccome praticò per Fileti. —Non parliamo del merito e della qualità delle persone, perchè a' nostri occhi meritevoli e rispettabili sono gli uni e l'altro.

Ad ogni modo se dal contrasto di ambi gli elementi del carico e del discarico non dovesse risultare la preponderanza del primo sul secondo che noi abbiam di sopra rimarcata, vi sarebbe al certo un compensamento di valore rispettivo, un bilancio di quantità di fede, una neutralizzazione del prò e del contra. Ma anche in questa ipotesi la querela trionferebbe sulla difesa, perchè rimarrebbero ancora in suo potere elementi formidabili del carico che sono quelli de' passeggieri Sampson, Clarys, Valentini e Triffiletti.

Adunque la seconda quistione di fatto è inalterabile: Miceli manovrando sulla dritta invece di continuare la sua corsa si pose in diretta contradizione co' regolamenti della navigazione a vapore e cagionò un danneggiamento, del quale ei dee rispondere in faccia alla giustizia.

3° Costa che Cap. Miceli anche da diligente non eseguì quei movimenti nè prese quelle determinazioni che il mestiere prescrive e la imponenza della posizione esige per evitare i danni del fallo altrui, in spreto dell'art. 21 del regolamento sopracennato?

Siamo dentro il campo di un' ipotesi. — Dato e non concesso che Miceli sia stato diligente a manovrare nella sua dritta per trovarsi i vapori sul rombo opposto e dato che Carson abbia manovrato sulla sinistra in controsenso de' regolamenti, è sempre indubitato che Miceli non può esser salvo di risponsabilità per difetto di accorgimento nel non sapere schernire l'abbordo.

In punto di dritto non è dubbio che ogni capitano che potendo non evita l'abbordo si metta in colpa, poichè colpevole ugualmente è colui che fa ciò che non deve fare, o che non fa quel che deve fare. — L'azione o l'inazione (dice Sibille) possono essere egualmente risponsa-

bili. — E Massè scrive: « Ciascuno è responsabile non solamente dei danni che egli ha cagionato per il suo fatto *committendo* nel fare ciò che non dovea fare, ma bensì de' danni che egli ha causato *omittendo* col non far ciò cui era tenuto a fare ». Questo stesso principio fu pronunziato in Roma dalla sapienza di Cujacio: *Et non facere, facere est, qui enim non facit, hoc facit ut nolit facere*; *privatio autem actionis, est actio.*

Or il principio della colpabilità dell' inazione è stato applicato all'abbordo da' codici prussiano olandese e portoghese; dopo è passato ne' nostri regolamenti per la navigazione a vapore come ingiunzione a tutti i comandanti di essere solerti a fare le manovre possibili tendenti ad evitare lo scontro (art. 21 del Reg.)

Scendiamo all'applicazione.—Miceli poteva fare tutte le manovre possibili per evitare l' incontro, giachè essendosi avveduto, a suo dire, sin dal principio delle false manovre del Sicilia si avea il tempo e lo spazio di farlo. — Miceli poteva volgere tutto a dritta senz' interruzione, poteva rimettersi sulla propria rotta, poteva volgere istantaneamente a sinistra, poteva fermare la macchina più facilmente che un vapore a elica ed una sola di siffatte manovre avrebbe potuto salvare i legni dal fatale infortunio. Ma no, egli dovea preferire una manovra che portava ad avvicinare i legni; egli era incerto e perplesso, ora faceva accostare a dritta, ora si rimetteva in via, ripetendo per ben tre volte queste ambigue manovre. Finalmente egli si tolse d' ambage ordinando una marcia decisiva e fu quella di volgere rotondamente a dritta.—Ahi sventura! fu quel tristo comando la causa dell' infortunio!

Miceli si scusa che egli doveasi attenere a' regolamenti per non mettersi in caso di sinistro dalla parte dal torto. Ma egli non sa che li ha contravvenuto doppiamente? Se voleva seguire i regolamenti nell' art. 21 doveva fare tutte le manovre suggerite dall' arte per correggere l' errore dell' altro vapore e non ostinarsi nello sviluppo di una sola manovra. Se voleva seguire i regolamenti della 6ª posizione del rombo opposto, dovea accostare marcatamente sulla sua dritta con costanza senz'alcuna interruzione, non già a riprese e con spinte diverse

per come ha praticato.—Adunque o in un modo o in un altro Miceli mancò di accorgimento e contravvenne doppiamente a' regolamenti della navigazione a vapore.

Le posizioni a discolpa invece di contrastare questo fatto di ostinazione del Miceli a manovrare sulla dritta, non han fatto che rafforzarlo e renderlo indistruttibile. Di fatti tutto l'equipaggio dell'Ercolano chiamato in discarico alla pubblica discussione si concordò nell'affermare che l'Ercolano non fece altra manovra che accostare sempre sulla dritta e questa circostanza è bastantemente determinante per costituire la colpabilità del Miceli nel senso dell'art. 21 del Regolamento.

Questo punto non sfuggì alla sagacia del P. M.; ne costituì un capo di accusa contro Miceli e lo sostenne con soda argomentazione che i testimoni periti impacciati tra mezzo le ipotesi non seppero combattere vittoriosamente.

4° Non costando nulla della disattenzione negligenza ed imperizia di Cap. Miceli, costa ch'egli venne inviluppato nell'abbordo per l'opera del caso o dell'accidente?

Ecco l'ultimo assunto della causa che la processura non ha preso di mira direttamente, ma che può esserne un risultato indiretto.

La legge di commercio riconosce sotto l'art. 399 tre specie di urto.— Urto colposo, quello che proviene dalla colpa di uno o di entrambi i capitani. — Urto fortuito, quello che dipende da forza maggiore o da accidente. —Urto dubbioso, quello che presenta qualche dubbio sulle vere cause dell'avvenimento.

Io ho parlato lungamente della prima specie d'abbordo caricandone la colpa al Cap. Miceli. Passo ora a dire, ma brevemente, della seconda specie che tratta dell'abbordo accidentale. Non farò alcun motto della terza specie che versa dell'abbordo dubbioso, perchè la parte civile non riconoscendo altro nell'avvenimento in esame che colpa di Miceli o accidente, non potrebbe senza contradirsi ammettere il dubbio e la transazione.—Una teoria in precisione dell'abordo fortuito ci potrà portare con più di facilità nelle vie di applicazione.

L'abbordo dicesi fortuito. 1° Quando vi è forza maggiore, cioè quando sopravvenga un accidente al quale non può resistersi, come la tempesta, il colpo di vento, la corrente e simili. — *Comunem et incertum casum usque vitare quisquam neque praestare ullo pacto potest* (Cicerone). 2° Quando vi è caso fortuito, cioè un avvenimento che la umana prudenza non sa prevedere, *quod umano concepto* (secondo Plinio) *previderi non potest*; o che (secondo Sibille) essendo nell' umana previsione, è inviluppato da tale incertezza che non potrà dirsi che vi sia previsione (Abordàge p. 37).—L'eccezione del caso fortuito sarà rigettata in materia d'abbordo. 1° Se l' avvenimento poteva essere evitato. 2° Se desso è stato preceduto da colpa. — Si presume allora che la colpa che ha immediatamente preceduto un caso fortuito, ne sia stata la causa e l'occasione (Casa Regis Dis. 19 N. 25. Massè t. 4, f. 296).

Risulta dall' anzidetto che se non vi ha nè colpa nè imprudenza a rimproverare al capitano autore dell' abbordo e se nelle manovre che han prodotto l' urto non v' ha contravvenzione a' regolamenti, l' avvenimento deve reputarsi fortuito.—In tal senso la Corte di Lyon decise a 5 febbraro 1850 la causa dell'abbordo tra i battelli a vapore Sirio e Nettuno, la cui decisione portata in ricorso dalla compagnia generale dei battelli del Rodano, venne dalla Corte di cassazione con arresto del 14 gennaro 1851 confermata (1).

Raccogliendo adunque le idee principali della teoria dell'abbordo fortuito possiamo stabilire che allora esiste urto fortuito, quando non vi sia colpa da parte de' capitani e vi concorra o la esistenza d' una forza maggiore o di un accidente impreveduto circondato da circostanze tali ch' è difficile a prevedersi.

Or nella collisione di cui si tratta vi fu forza maggiore, vi fu accidente?

Forza maggiore non è solamente la tempesta, il vento, il fulmine o altra potenza fisica visibile agli occhi dell' uomo ; forza maggiore può anche dirsi un accidente marino, un' illusione ottica , una circostanza

(1) Vedi Sibille abordage p. 38.—Dalloz 1852 — 1 — 138.

impreveduta che fa vedere la posizione de' vapori in senso inverso di quello in cui essi si trovino effettivamente. — È certo che nessuno dei primi elementi di forza maggiore produsse l'avvenimento; ma è possibile anzi dee ritenersi che vi sia incorso uno degli elementi secondi ed eccone la spiegazione.

Costa dal processo dell'equipaggio del Sicilia che fu veduto il solo lume verde dell'Ercolano. — Costa dal processo dell'equipaggio dell'Ercolano che furon veduti i tre lumi del Sicilia. — Or d'onde poteva nascere quest'opposta visione?

Eccoci in grembo ad un accidente possibilissimo a verificarsi. — Noi sappiamo che i due vapori Sicilia ed Ercolano al primo loro reciproco avvistarsi fecero manovre parziarie di accostare l'uno alla sinistra, l'altro alla dritta e rimettersi in via entrambi. — Or supponghiamo le due ipotesi della causa cioè che i vapori si trovavano sul parallello, o che essi si trovavano sul rombo opposto.

Nella prima ipotesi i due vapori doveano vedersi i rispettivi lumi verdi e se in fatto si fossero scoverti contemporaneamente nello stesso istante, non sarebbe dubbio che la scoverta de' lumi verdi doveva essere identica per l'uno e per l'altro; ma questa contemporaneità di momento non è provata, anzi è quasi impossibile a verificarsi; dunque può sussistere che il Sicilia vide l'Ercolano e manovrò e questo vide dopo il Sicilia nel momento in cui si rimetteva in via. — Or data una tal possibilità si può facilmente spiegare come il Sicilia osservò il lume verde dell' Ercolano, perchè questo correndo il parallello offriva il suo fianco dritto ; si può parimenti spiegare come l' Ercolano osservò i tre lumi del Sicilia, perchè questo rimettendosi in via risaliva sulla dritta e poteva in conseguenza mostrare i suoi tre lumi. Si comprende bene che si tratta di momenti ; ma un momento è bastante per illudere. — Adunque accettando questa possibilità di fatto l'affare si risolve con l' accidente , perchè è accidente aver Miceli veduto un momento i tre lumi del Sicilia e giudicare del rombo opposto.

Nella seconda ipotesi di rombo opposto i due vapori doveansi vedere rispettivamente tutti e tre i lumi; ma poteva darsi ch'essi si trovavano

nella maggior larghezza dell'angolo di doppia luce in modo che la rimessa in via fatta dall' Ercolano dopo la prima accostata a dritta poteva far nascondere per un momento il lume rosso e lasciare in campo il solo verde. Or supponghiamo il caso possibilissimo, caso ammesso dagli stessi testimoni periti, che il Sicilia si sia avveduto dell'Ercolano nel momento che nascondeva il lume rosso per effetto della sua accostata, ne sarebbe nato un accidente d'illusione, per lo quale Carson giudicava del parallellismo dell' Ercolano e basta un momento per determinare il concepimento.

Adunque i due movimenti primitivi operati rispettivamente da' vapori Sicilia ed Ercolano in momenti di tempo differenti, potevan far sorgere un illusione ad uno de' due Capitani sia nel caso di rombo opposto, sia in quello di rotte parallele ed una illusione in fatto di nautica può ben piazzarsi nella classe degli accidenti e de' casi fortuiti.

Ecco buttata una pietra per la comune salvezza, l'accidente!

Signori Presidente e Giudici della Corte, io sono al termine del mio lavoro e già mi accorgo di avere abusato non poco della vostra sofferenza.—Ve ne chieggo le scuse.—Io m'era proposto dir tutto con brevità, ma questa causa è un oceano d'onde non si può uscire che dopo lungo e faticoso viaggio.

Or che sono *fuor del pelago alla riva* posso meglio che pria ripetervi il mio convincimento nel ritenere in colpa Miceli; doloroso convincimento in vero, ma non lascia d'esser sentito.—Però mi consola l'idea che la penalità non è gran fatto ed io desidero dal fondo del cuore ch'ei fosse salvato anche dalla minima pena, ritenendosi come fortuito l'abbordo.

Ma dunque mi chiedete, perchè si è sostenuta la parte civile? Voi il sapete; la parte civile non vuole vendetta; ma essa non vuole soggiacere all'ingiustizia d'una domanda di danni ed interessi che le è stata mossa da Miceli e dal suo armatore.

Persuadiamoci una volta.—Questa causa non spaventa per la sua pe-

nalità, ma per le conseguenze civili ne derivano e queste conseguenze mentre non possono mai ferire l'armatore dell' Ercolano, cui una volta perduto il bastimento non potrebbe costringersi di risponsabilità pei fatti di incondotta del suo capitano; possono però esser di peso per l'armatore del Sicilia, cui sarebbe interdetto riprendersi tutte le somme della seconda assicurazione per lo affondamento del legno, esistenti sotto sequestro in Marsiglia presso quella *Caisse des Dèpòts et Consignations*. — Questa causa è una conquista.

Ma voi o Signori siete giudici severi e qui fa d' uopo di severità e di fortezza per assicurare i risultati d'una vera giustizia!

Interessi gravissimi sono appesi alla vostra decisione e questi interessi si riattaccano a regioni straniere. Vi ha ancora la pubblica opinione che muta e silenziosa pende dal vostro labbro e quest'opinione è divenuta pressochè europea.

Adunque tutto è grande in questa causa e voi, io lo spero, darete anche pruove di grandezza, emettendo un giudicato che sarà l'espressione sincera della giustizia, l' eco fedele della pubblica opinione, il monumento solenne del foro Siciliano.

Mario Carrao

Avvocato in Palermo